

DIE ENTWICKLUNG DES BAYERISCHEN
STRASSEN – UND WEGERECHTS

vorgelegt
von
Volker Engel
Coburg

1978



Digitized by the Internet Archive
in 2026

**DIE ENTWICKLUNG DES BAYERISCHEN
STRASSEN- UND WEGERECHTS**

**Inaugural-Dissertation
des Fachbereichs Rechtswissenschaft
der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg**



**vorgelegt
von
Volker Engel
aus
Coburg**



Referent: Professor Dr. Richard Bartlsperger

Tag der mündlichen Prüfung: 27.2.1978

VORWORT

Das Recht schützt alle Bereiche des menschlichen Einzel- und Gemeinlebens. Wie alles geschichtliche Geschehen war und ist es in stetem Fluß. Oft läßt es sich nur aus seiner geschichtlichen Entwicklung richtig verstehen und würdigen.

Diese Arbeit will einen Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des bayerischen Straßen- und Wegerechts liefern. Geltende Rechtinstitute, insbesondere die des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) in der Fassung vom 11. November 1974 (GVBl. S. 609), werden bis zu ihrem rechtlichen Ursprung verfolgt. Soweit in diesem Rahmen möglich, wird die wegerechtliche Entwicklung anderer deutscher Länder vergleichend herangezogen und eine gemeinrechtliche Entwicklung aufgezeigt.

Das bayerische Straßen- und Wegerecht der einzelnen Epochen ist eine vielfältige Mischung von altem und neuem Recht, von geschriebenem und Gewohnheitsrecht, von Recht mit räumlich beschränktem Geltungsbereich und solchem, das für alle Teile des Landes gilt. Die Ermittlung dessen, was geltendes Recht war, wird durch diese Vielfalt und Reichhaltigkeit sehr erschwert. Das unerschöpfliche Material und der ständige räumliche Wandel des heutigen Freistaates Bayern, der zeitweise in zahllose Zwergstaaten zersplittert war, erfordern folgende Begrenzungen:

- a) Es wird dem Recht der Straßen und Wege im Sinne des geltenden Straßen- und Wegerechts nachgegangen. Ausgeschlossen sind somit Schienen- und Wasserwege.
- b) Die Untersuchung wird auf die öffentlichen Wege im Rechtssinne, d. h. auf die für den Gemeingebrauch öffentlich-rechtlich gewidmeten, beschränkt. Die nach bürgerlichem Recht zu beurteilenden Rechtsverhältnisse an Privatstraßen bleiben deshalb außer Betracht.

- c) Geographisch wird bei der Untersuchung das Gebiet Kurbayerns in seiner Ausdehnung im Jahre 1799 erfaßt. Zu dieser Zeit besteht es aus den Kurlanden Ober- und Niederbayern und der Oberpfalz.

Unberücksichtigt kann die ehemalige Rheinpfalz bleiben, da dort bis zum Jahre 1900 das öffentliche Wegerecht im wesentlichen auf französischen Grundsätzen beruht. Dieses Recht basiert auf einer Reihe französischer Gesetze, die während der französischen Besetzung der Pfalz in den Jahren 1794 bis 1813 erlassen wurden. Auch die Pfälzische Gemeindeordnung aus dem Jahre 1869 kann diese Entwicklung nicht aufhalten. Sie versucht, wie die Gesetzgebungsverhandlungen aus den Jahren 1867 bis 1869 ergeben, den französischen Einfluß des Wegerechts im rechtsrheinischen Bayern auszuschließen¹.

Auch können die Territorien des heutigen Franken ausgeklammert werden. Franken war bis ins 19. Jahrhundert hinein die "klassische" Landschaft territorialer Zersplitterung². Nach dem Untergang des fränkischen Stammesherzogtums im 10. Jahrhundert gliedert sich das Frankenland im weiteren Verlaufe des Mittelalters und der Neuzeit in die Hochstifte Bamberg, Würzburg und Eichstätt, die Gebiete des Deutschordensmeistertums Mergentheim und der Ballei Franken, der Zisterzienserschatzabtei Ebrach, die Fürstentümer Ansbach und Bayreuth, die Reichsstädte Nürnberg, Rothenburg ob der Tauber, Windsheim, Schweinfurt, Weißenburg, die unmittelbaren Reichsdörfer (z. B. Gochsheim und Sennfeld), die Besitzungen der Reichsritterschaft, die Grafschaften Henneberg, Hohenlohe, Schwarzenberg,

¹ Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 13.

² Merzbacher, Rechtsgeschichte Frankens, in: Bayerische Heimatkunde, hrsg. von Hans Roth und W. Schlaich, München 1974, S. 213.

Seinsheim, Castell, Pappenheim, Rieneck, Erbach, Wertheim, das Haus Leiningen, die Herrschaften Wiesentheid, die Fürstentümer Oettingen und das sogenannte Oberstift um Aschaffenburg¹. Erst durch den Reichsdeputationshauptschluß (1803), seit dem Frieden von Preßburg (1805), dem Vertrag von Schönbrunn (1805), dem Beitritt zum Rheinbund (1806), dem Wiener Frieden (1809) und dem Wiener Kongreß (1814/15) verschmelzen diese Sprengel schrittweise mit Altbayern.

Gleichartig liegen die Dinge im bayerischen Schwaben. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts besteht es im wesentlichen aus dem Hochstift Augsburg, der Fürstabtei Kempten² und einer Vielzahl weltlicher und geistlicher Herrschaftsgebilde. Mit rücksichtslosem Zentralismus unterwirft Montgelas ab 1806 die erworbenen Gebiete in Franken und Schwaben Altbayern³. Bestehende Partikularrechte gehen ersatzlos unter und können sich auf die wegerechtliche Entwicklung im Stammesherzogtum Bayern nicht auswirken. Gleiches Schicksal erleiden die Wegegesetze des Herzogtums Sachsen-Coburg und Gotha aus den Jahren 1888 und 1899, als sich der ehemalige Freistaat Coburg durch Vertrag im Jahre 1920 Bayern anschließt.

Auch die große Leistung des Staatskanzlers Wiguläus Xaver Frhr. v. Kreittmayr (1705-1790) kann die verworrene Rechtslage in Bayern, hervorgerufen durch die Vielfalt der Einzelrechte, nicht beseitigen. Er verfaßt den Codex Juris Bavarici Criminalis (1751), den Codex Juris Bavarici Judiciarii (1753) und den Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis (1756). In seinem großen Gesetzeswerk versucht

1 Merzbacher, Rechtsgeschichte Frankens, S. 213.

2 Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 197.

3 Siehe dazu die Karten "Das Werden des neuen Bayern", S. 97 f. und die Aufzählung der einzelnen Besitzerwerbungen bei v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte, S. VII ff.

er das bestehende kurbayerische Recht (Gesetze, Verordnungen, landesherrliche Rechte, Statutarrechte, Observanzen und Rechtsprechung) in Einklang zu bringen. Im Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis normiert er im Abschnitt "Haus- und Felddienstbarkeiten" das Wegerecht. Hier und in der angefügten Kommentierung, die gesetzliche Autorität erlangt, kann er nur Grundzüge wegerechtlicher Rechtsverhältnisse zusammenstellen.

Die Gesamtlage des bayerischen Straßen- und Wegerechts schildert am besten v. Kahr in seinem 1896 erschienenen Kommentar zur bayerischen Gemeindeordnung von 1869. In der Abhandlung "Die öffentlichen Wege" führt er aus: "Die rechtlichen Verhältnisse der öffentlichen Wege entbehren in Bayern noch immer einer einheitlichen gesetzlichen Regelung. Mehrere Anläufe, welche in dieser Richtung gemacht wurden, sind erfolglos geblieben. Dieser Mangel ist bei den spärlichen und höchst lückenhaften gesetzlichen Bestimmungen sehr fühlbar und macht sich nicht nur in der Rechtsprechung durch eine Reihe von schwierig zu lösenden Zweifelsfragen und durch eine gewisse Unsicherheit bemerkbar, sondern hat auch sachliche Unzuverlässigkeiten im Gefolge".

Dieser Zustand sollte noch lange andauern. In den Jahren 1855 und 1906 scheitert der Versuch, ein einheitliches bayerisches Wegesgesetz zu schaffen. Erst 1958 gelingt die umfassende Kodifikation des bayerischen Straßen- und Wegerechts. Bis dahin beherrscht das Gewohnheitsrecht das Wegerecht. Daneben besteht eine Vielzahl verstreuter Einzelregelungen, die sich ergänzen, abändern oder zum Teil aufheben¹. Diese Tatsache erschwert heute das Bemühen, geltende Rechtsinstitute geschichtlich zu deuten.

¹ Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 94.

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
Vorwort	II
Literaturverzeichnis	XI
Quellenverzeichnis	XXVII
Abbildungsverzeichnis	XXXI

ERSTER TEIL

DIE HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES BAYERISCHEN STRASSEN- UND WEGERECHTS

	1
1. Die älteste Zeit (bis 500 n. Chr.)	1
2. Die fränkische Zeit (500-900 n. Chr.)	24
3. Das Mittelalter (bis 1500 n. Chr.)	43
4. Die neuere Zeit	92

ZWEITER TEIL

DIE RECHTSINSTITUTE DES BAYERISCHEN STRASSEN- UND WEGE- RECHTS IN IHRER HISTORISCHEN ENTSTEHUNG

	153
1. Die Einteilung der Straßen und Wege	153
a) Das Problem der Klassifizierung	153
b) Öffentliche Wege	155
c) Beschränkt-öffentliche Wege	172
d) Eigentümergehege	176
2. Der Sachbegriff von Straßen und Wegen	178
3. Der Rechtsstatus von Straßen und Wegen	182
a) Die Stellung des Weges im privaten Sachenrecht	182
aa) Das Wegeigentum	182
bb) Die Möglichkeit sachenrechtlicher Verfügungen über Straßen und Wege	189

	Seite
b) Die Stellung des Weges im öffentlichen Sachen- recht	192
aa) Straßen und Wege als öffentliche Sachen	192
bb) Die Regalität der öffentlichen Straßen und Wege	196
c) Die Theorie der Doppelherrschaft von privatem und öffentlichem Recht	203
4. Die Entstehung von Straßen und Wegen	205
A. Einzelvoraussetzungen	205
a) Der Erwerb der notwendigen Verfügungsberech- tigung über das Wegegrundstück durch die Stra- ßen- und Wegeverwaltung	205
b) Die Abwägung öffentlicher und privater Belange	208
c) Formelle Voraussetzungen (Entschädigung, Mit- wirkung Dritter, Etatausweisung u. d.)	209
d) Technische Voraussetzungen (Planerstellung, Vermarkung, Materialbereitstellung u. d.)	211
B. Die Widmung von Straßen	212
a) Die Arten der Widmung	214
b) Die Rechtsnatur der Widmung	216
c) Die Widmungszuständigkeit	218
d) Die Rechtspflicht zur Widmung	219
C. Die Umstufung und Einziehung von Straßen und Wegen	220
D. Die Indienststellung von Straßen und Wegen für den Gemeindegebrauch	222
5. Die Benutzungsordnung von Straßen und Wegen	223
A. Der Gemeindegebrauch	223
a) Die Rechtsnatur des straßenrechtlichen Gemeindegebrauchs	233

	Seite
b) Der Umfang und die allgemeinen Grenzen des Gemeingebruchs (Widmung und verkehrsbehörd- liche Vorschriften)	226
c) Spezielle Beschränkungen des Gemeingebruchs	229
aa) Der Geleitszwang	229
bb) Der Straßenzwang	230
cc) Der Stapelzwang	231
dd) Das Grundruhrrecht	232
ee) Verkehrsabgaben (Zoll- und Wegegelder)	232
d) Die Sicherung des Gemeingebruchs	234
aa) Der Straßenfrieden	235
bb) Das Straßengericht	235
cc) Absperrverbote	236
dd) Das Stangenrecht	236
ee) Das Fütterungsrecht	237
ff) Das Geleitsrecht	237
gg) Straßenschutzvorschriften	238
hh) Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften	240
B. Der Anliegergebrauch	242
a) Die Rechtsnatur des Anliegergebrauchs	242
b) Inhalt und Umfang des Anliegergebrauchs	246
C. Die Sondernutzungen	248
a) Die Abgrenzung zum Gemeingebruch	248
b) Die Arten der Sondernutzung	251
c) Einzelne Sondernutzungen (Obstbaumnutzung, Recht zum Besten einer öffentlichen Straße, Weiderecht u. d.)	254
d) Die Benutzung von Straßen und Wegen durch Versorgungsleitungen im Straßenkörper	256

	Seite
e) Die Benutzung der Straße durch Telegraphen- und Fernsprechklinien	259
f) Die werbemäßige Nutzung von Straßen und Wegen	260
D. Wegekonzessionen	263
a) Die zivilrechtliche Gestattung	263
b) Die öffentlich-rechtliche Zulassung	264
aa) Die Gebrauchserlaubnis	264
bb) Die Nutzungsverleihung	266
6. Die Straßen- und Wegeverwaltung	267
7. Bau und Unterhaltung von Straßen	270
a) Begriff und Wesen der Straßenbau- und Unter- haltungslast	274
aa) Das allgemeine Straßenregal	275
bb) Das Straßenregal im besonderen	276
cc) Die Wegepflicht	276
b) Aufgaben und Träger der Straßenbau- und Unter- haltungslast und die Wegebaupflichten (Wegebau- konkurrenzen)	278
c) Einzelaufgaben der Wegeunterhaltung	285
aa) Die Verkehrssicherungspflicht	285
bb) Die Reinigungspflicht	288
cc) Die Räum- und Streupflicht	291
dd) Die Beleuchtungspflicht	292
8. Die Finanzierung der Straßen- und Wegeverwaltung	293
9. Das Nachbarrecht der Straßen und Wege	297
a) Rechtsnatur und Rechtsgrundlagen	297

	Seite
b) Dienstbarkeiten an angrenzenden Grundstücken	298
c) Wegegerechtigkeiten an öffentlichen Straßen und Wegen	299
d) Einschränkungen und Lasten für die an die Straßen angrenzenden Grundstückseigentümer	300
10. Das Verhältnis von Straßenrecht und Straßenver- kehrsrecht	303
Anhang	305
Lebenslauf	310

Schrifttum und Quellen

a) Literaturverzeichnis

- Adamek, Robert, Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, in: Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, N. F. Heft 8, Bielefeld 1952 (zit. Adamek, Straßenkosten).
- ders., Straßen, HdSW 10 (1959), 213 ff.
- Albert, Günter, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, Diss. Würzburg 1968.
- v. Amira, Karl, Germanisches Recht, 2. Bd., 4. Auflage, ergänzt von K. A. Eckhardt, Berlin 1967.
- Bader, Karl Siegfried, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins N. F. 49 (1936), 371 ff., insb. 428 ff.
- ders., Studien zur Rechtsgeschichte des mittelalterlichen Dorfes, 2. Teil: Dorfgenossenschaft und Dorfgemeinde, Köln-Graz 1962 (zit. Bader, Dorfgenossenschaft).
- Bartlsperger, Richard, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, Heft 7 der Schriftenreihe der Arbeitsgruppe "Straßenverwaltung" der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Bonn-Bad Godesberg 1969.
- ders., Die Werbenutzungsverträge der Gemeinden, Stuttgart 1975 (zit. Bartlsperger, Werbenutzungsverträge).
- ders., Kommentar zum Bonner Grundgesetz (BK), Art. 90 (Zweitbearbeitung 1969), Hamburg 1969.
- ders., Liquidation von Privatrechten an öffentlichen Straßen, in: Straße-Brücke-Tunnel 1969, 158 ff. (zit. Bartlsperger, Liquidation von Privatrechten).
- ders., Verkehrssicherungspflicht und öffentliche Sache, Hamburg 1970 (zit. Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht).
- Bauer, Josef, Von der alten Salzstraße, in: Aus unserer Heimat (Lech-Isar-Land) 16 (1939), 172 ff.
- Bauer, Max Paul, Die öffentlichen Wege im verwaltungsrechtlichen Sinn nach bayerischem Recht, Diss. Würzburg 1929 (zit. Max Bauer, Die öffentlichen Wege).
- Baumeister, Ludger, Zur Geschichte und Problematik des deut-

- schen Straßen- und Wegerechts, Bielefeld 1957 (zit. Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts).
- Bechtel, Heinrich, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, München 1952 (zit. Bechtel, Wirtschaftsgeschichte).
- Beckmann, F. W., Die Stellung des (öffentlichen) Rechts der Sondernutzung und des Anliegergebrauchs im Gefüge unseres Normensystems sowie ihre Abgrenzung zur (privatrechtlichen) sog. sonstigen Benutzung, BB 1972, 598 ff. (zit. Beckmann, Sondernutzung und Anliegergebrauch).
- Beißwanger, Gerhard, Öffentliches und privates Recht bei den Sondernutzungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegesetz, Diss. Erlangen-Nürnberg 1970 (zit. Beißwanger, Sondernutzungen).
- Beyerle, Franz, Die Gesetze der Langobarden, Weimar 1947.
- v. Blume, Wilhelm, Das Recht der Anlieger an öffentlichen Straßen, in: Festgabe der Juristischen Fakultät zu Königsberg, Königsberg 1900, S. 101 ff. (zit. v. Blume, Recht der Anlieger).
- Bochalli, Alfred, Die Fortbildung des Wegerechts durch die neuere Gesetzgebung und Rechtsprechung, DVBl 1959, 612 ff. (zit. Bochalli, Die Fortbildung des Wegerechts).
- ders., Wegerecht, HdSW 11 (1961), 585 ff.
- Böttcher, Peter, Rechtsprobleme der Kreuzung öffentlicher Wege mit Energieversorgungsleitungen, Diss. München 1965 (zit. Böttcher, Kreuzung öffentlicher Wege).
- Bosch, Grundsätze des öffentlichen Wegerechts, in: Württembergische Zeitschrift für Rechtspflege und Verwaltung, Stuttgart 1909, S. 267 ff.
- Bosl, Karl, Bayerische Geschichte, München 1971.
- Brunner, Johann, Die Poststraße von Augsburg bis zum Böhmerwald, Landschaft und Geschichte, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 14 (1938), 135 ff. (zit. Johann Brunner, Poststraße).
- Brunner, Otto, Land und Herrschaft, 2. Aufl., Brunn-München-Wien 1942 (zit. Otto Brunner, Land und Herrschaft).
- Bubner, Karl, Landstraßen, in: Peters, Hans, Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis, 2. Bd., Berlin 1957, S. 516 ff. (zit. Bubner, Landstraßen).
- Buch, Georg, Der Notweg, München-Berlin-Leipzig 1919.

- Buchert, Heinrich, Zur Geschichte der Straße Bad Dürkheim-Frankenstein, in: Die Pfalz am Rhein 18 (1935), 244 ff.
- Buchner, J., Reise auf der Teufelsmauer, Regensburg 1818.
- Bührlen, J. R., Die alte Reichsstraße Augsburg-Mittenwald-Botzen-Venedig in den Zeiten der Römerherrschaft bis auf unsere Tage, Garmisch 1890 (zit. Bührlen, Die alte Reichsstraße).
- Bull, Peter, Die Staatsaufgaben nach dem Grundgesetz, Frankfurt am Main 1973 (zit. Bull, Staatsaufgaben).
- Conrad, Herrmann, Deutsche Rechtsgeschichte, I. Bd., 2. Aufl., Karlsruhe 1962, II. Bd., Karlsruhe 1966.
- Creifelds, Rechtswörterbuch, 3. Aufl., München 1973.
- Dallhammer, Hermann, Von Straßen und Wegen, München 1959.
- Danzer, Max, Das Bayerische Landrecht (Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis) vom Jahre 1756 in seiner heutigen Geltung, München 1894 (zit. Danzer, Das Bayerische Landrecht von 1756).
- Deutsches Rechtswörterbuch (DRWB), hrsg. von der Preußischen Akademie der Wissenschaften, 6 Bde. (unvollendet), Weimar 1914-1972 (zit. DRWB).
- Deutscher Rechtsspiegel, hrsg. v. Bartholomäus Schröder und Barth, II. B., 3. Aufl., Stuttgart 1964.
- Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1925 (ohne Verfasser).
- Dinklage, Karl, Der frühmittelalterliche Handelsweg von Böhmen ins bairische Isartal (Schüttenhofen-Deggendorf), in: Altböhmen und Altmähren 2 (1942), 82 ff. (zit. Dinklage, Der Handelsweg).
- Dirr, Pius, Die Isarstadt an der Salzstraße, in: Das Bayernland 45 (1934), 433 ff.
- Doeberl, Michael, Entwicklungsgeschichte Bayerns, 1. Bd., 3. Aufl., München 1916, 2. Bd., 2. Aufl., München 1912, 3. Bd., 2. Aufl., München 1931, hrsg. von Max Spindler (zit. Doeberl, Entwicklungsgeschichte Bayerns).
- Dollacker, Anton, Altstraßen von Hersbruck nach Nürnberg, in: Heimat (Hersbruck) 14 (1930), Heft 12, (zit. Dollacker, Altstraßen).
- ders., Eine alte Hochstraße im oberpfälzischen Jura, in: Frän-

kische Heimat 1924, 169 f.

v. Dollmann, C. Fr., Handbuch der Staatsverfassung und Staatsverwaltung des Königreichs Bayern, (fortgesetzt durch Poezl, Bezold, Staudinger), 7 Bde., München 1809-1813 (zit. v. Dollmann, Staatsverfassung und Staatsverwaltung).

Dorn, Alfons, Die Wegestreitigkeiten in Bayern, Diss. Würzburg 1932.

Ecker, Fritz, Rheinisches Wegerecht, Berlin 1906.

Engelhardt, Hans-Dieter, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, in: Straßen und Brücken in Bayern, III. Folge, hrsg. vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1966, S. 94 ff.

Engert, Jochen, Die Kreuzung öffentlicher Straßen durch unterirdische Fernleitungen nach neuem Wegerecht, NJW 1964, 1300 ff.

Erlar, Adalbert-Kaufmann, Ekkehard, Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, (unvollendet), 1. Bd. und Lfg. 9-13 Berlin 1971-1975.

Evers, Hans-Ulrich, Wegerecht contra Verkehrsrecht?, iNJW 1962, 1033 ff.

Falke, Johannes, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, Leipzig 1869.

Fiesel, Rudolf, Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, VSWG 15 (1921), 466 ff.

Fischer, Waldemar, Die Sattelpaßstraße. Aus der Geschichte der Nürnberg-Leipziger Geleitstraße, in: Fränkische Heimat 20 (1941), 13 ff.

Fleiner, Fritz, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl., Tübingen 1928 (zit. Fleiner, Institutionen).

Forsthoff, Ernst, Lehrbuch des Verwaltungsrechts. 1. Bd. - Allgemeiner Teil, 10. Aufl., München-Berlin 1973 (zit. Forsthoff, Verwaltungsrecht).

Franke-Stehmann, Wolfgang, Die Rechtsstellung des Anliegers nach dem Straßen- und Wegerecht, Diss. Göttingen 1970 (zit. Franke-Stehmann, Die Rechtsstellung des Anliegers).

Friehe, Heinz-Albert, Wegerecht und Wegeverwaltung in der alten Grafschaft Schaumburg, Heft 3 des Archivs für die Geschichte des Straßenwesens, Lonn-Bad Godesberg 1971 (zit. Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung).

- Gabler, August, Die Erforschung alter Straßen und einstiger Postwege, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 8 (1952), 310 ff.
- ders., Ein alter Postweg zwischen Ansbach und Crailsheim, a. a. O., S. 71 f. (zit. Gabler, Ein alter Postweg).
- ders., Eine alte Poststraße von Dinkelsbühl nach Feuchtwan- gen, a. a. O., S. 29 ff.
- Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, NJW 1957, 285 ff.
- Gasner, Ernst, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, Leipzig 1889 (zit. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen).
- Gengler, Heinrich Gottfried, Quellengeschichte und System des im Königreiche Bayern geltenden Privatrechtes, Erlangen 1846, S. 82 ff. (zit. Gengler, Privatrecht).
- Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in der BRD und deren Länder, II. Bd., 5. Aufl., Neubearb. von Ernst A. Marschall, Köln-München 1961 (zit. Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD).
- dies., Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen, I. Bd., 4. Aufl. 1932, Neudruck Berlin 1953 (zit. Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen).
- v. Gierke, Otto, Das deutsche Genossenschaftsrecht, 4 Bde., Berlin 1868-1913.
- ders., Deutsches Privatrecht, 2. Bd., Leipzig 1905.
- Gönnenwein, Otto, Das Stapel- und Niederlagsrecht, in: Quellen und Darstellung zur Hanseatischen Geschichte N. F., 11. Bd., Weimar 1939.
- Greger, Johannes, Das dermal Nothwendigste über Kunst- und gemeine Fahrwegbauten, Nürnberg 1838 (zit. Greger, Fahrwegbauten).
- Groebe, Klaus, Öffentliches Sachenrecht im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz, BayVBl. 1959, 181 ff.
- ders., Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, DAR 1959, 85 ff.
- Gschwind, Josef, Die alte Poststraße von München über Freising nach Landshut, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 30 (1954), 264 ff.
- Günter, Helmut, Das bayerische Landrecht von 1616, München 1969.

- Häberle, D., Über Königsstraßen in der Rheinpfalz, in: Pfälzisches Museum 28 (1911), 86 ff.
- v. Haebler, Carl, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, Leipzig 1913.
- Haferlach, Alfred, Das Geleitswesen der deutschen Städte im Mittelalter, in: Hansische Geschichtsblätter 20 (1914), 1 ff.
- Hardinghaus, Herbert, Öffentliche Sachherrschaft und öffentliche Sachwaltung, Berlin 1966 (zit. Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung).
- Hartung, Gottfried, Die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert und ihre Zukunft, in: Wirtschafts- und Verwaltungsstudium, hrsg. von Georg v. Schanz, 16. Bd., Leipzig 1902 (zit. Hartung, Die bayerischen Landstraßen).
- Hauelsen, Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht, NJW 1953, 1613 f.
- v. Hausen, Heinz, Wegerecht, Wasserrecht, Jagdrecht, München (ohne Zeitangabe, ca. 1938).
- Hellweg, Werner, Die Außenreklame in Stadt und Land, Hamburg 1919 (zit. Hellweg, Außenreklame).
- Herold, Emil, Die alte Hochstraße Nürnberg-Erfurt, in: Fränkische Monatshefte 7 (1928), 7 ff, 85 ff.
- Herold, Hans, Verwaltungsrecht im Mittelalter, in: Festgabe für Fritz Fleiner, Zürich 1937, S. 157 ff.
- His, Eduard, Eine Historische Staatsteilung, Festgabe für Fritz Fleiner, Tübingen 1927, S. 75 ff.
- Hitzer, Hans, Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Lebensadern von der Urzeit bis heute, München 1971.
- Höfler, Constantin, Bayern, sein Recht und seine Geschichte, Regensburg 1850.
- Hofacker, Wilhelm, Die Verkehrssicherungspflicht, Stuttgart 1929.
- Hoffmann, Albrecht, Deutsches Zollrecht, I. Bd., Leipzig 1902.
- Hornschuh, Friedrich, Die Stadt München pflastert ihre Straßen, in: Das Bayernland 45 (1934), 433 ff.
- Hubensteiner, Benno, Bayerische Geschichte, 6. Aufl., München 1975.
- Huber, F. C., Die geschichtliche Entwicklung des modernen

Verkehrs, Tübingen 1893.

H. St., Über die Jochstraße, in: Hochvogel 1 (1924), 265 f.

Jellinek, Hansjörg, Grenzen der Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen, Forschungen und Berichte aus dem öffentlichen Recht, Gedächtnisschrift für Walter Jellinek, München 1955, S. 565 ff. (zit. Hansjörg Jellinek, Verkehrssicherungspflicht).

Jellinek, Walter, Verwaltungsrecht, 3. Aufl., unveränderter Neudruck, Offenburg 1948 (zit. Walter Jellinek, Verwaltungsrecht).

v. Kahr, Gustav, Bayerische Gemeindeordnung für die Landesteile diesseits des Rheins, I. Bd., München 1896 (zit. v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869).

Kapp, Arno, Die alten Geleits- und Bierstraßen von Bayern nach Sachsen und deren Bedeutung für die Entwicklung des deutschen Brauwesens, in: Allgemeine Brauer- und Hopfenzeitung 1935, 932 (zit. Kapp, Geleits- und Bierstraßen).

Karaisl v. Karais, Frhr., Franz, Deutsche Straßenfibel, Leipzig 1937.

ders., Die Handelsstraßen von Augsburg nach Venedig, in: Das Bayernland 45 (1934), 433 ff.

Karaisl v. Karais, Frhr., Franz - Schmieder, Eberhard, Die deutsche Straße, Leipzig 1940 (zit. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße).

Kistner, Albert, Straßen- und Brückenbau im Lande Baden-Württemberg, München 1956.

Kling, Erhard, Zur Abgrenzung des Wegerechtes vom Straßenverkehrsrecht, Diss. Köln 1975.

Knoll, Alexander, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, I. Bd., Leipzig 1925.

Kodal, Kurt, Der gesteigerte Gemeingebrauch in den neuen Straßengesetzen, DÖV 1960, 444 ff.

ders., Straßenrecht, 2. Aufl., München und Berlin 1964.

Kodal-Gudat, Handbuch des Straßenbaurechts, München-Berlin 1954.

Körner, Alois, Studien zum Recht der öffentlichen Wege, in: Wiener Staats- und Rechtswissenschaftliche Studien N. F., 21. Bd., Leipzig und Wien 1932.

Koll, Karl, Die Straßen des 3. Reichs, die Reichsautobahnen,

- in: Das Bayernland 45 (1934), 433 ff.
- Kormann, Karl, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, in: FischersZ 43 (1914), 1 ff.
- Korzendorfer, Adolf, Bayerischer Verkehrsgeschichtsatlas, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 7 (1931), 1 ff.
- ders., Die deutsche Straße von 1800 bis 1840, in: Die Straße 2 (1935), 36 ff.
- Krause, Klaus-Dieter, Der Gemeingebruch an öffentlichen Straßen im neueren Verwaltungsrecht, Diss. Köln 1961 (zit. Krause, Gemeingebruch).
- v. Kreittmayr, Frhr., W. A. X., Grundriß des Allgemeinen, Deutsch- und Bayrischen Staatsrechtes, 1.-3. Teil, München und Leipzig 1769.
- Krüger, Herbert, Allgemeine Staatslehre, 2. Aufl., Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1966 (zit. Krüger, Staatslehre).
- ders., Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege, Bielefeld 1954.
- ders., Zwei Straßenkarten der Nürnberger Umgebung als Werke Georg Erlingers von Augsburg von 1524 und 1530, München 1941.
- Kühne, Wilhelm, Das preußische Wegerecht, in: Staats- und Selbstverwaltung 3 (1922), 468 ff.
- v. Künßberg, Frhr., Eberhard, Die Straße im altdeutschen Recht, in: Die Straße 2 (1935), 8 ff.
- Laforet, Wilhelm, Die Bayerische Gemeinde-, Bezirks- und Kreisordnung, München 1928, (zit. Laforet, Gemeindeordnung von 1927).
- Landau, Georg, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Heft 1 der Hessischen Forschungen, Kassel und Basel 1958.
- Lassar, Gerhard, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, Diss. Berlin 1919.
- Lehr, Albert, Die alte Poststraße von München über Mittenwald nach Innsbruck, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 16 (1940), 1 ff. (zit. Lehr, Die alte Poststraße).
- Leidl, Wilhelm, Der Goldene Steig, in: Die Straße 2 (1935), 470 ff.
- Lieberich, Heinz, Deutsche Rechtsgeschichte, 12. Aufl., München 1971.

- ders., Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, in: Bayerische Heimatkunde, hrsg. von Hans Roth und W. Schlaich, München 1974, S. 195 ff.
- Loening, Edgar, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, Leipzig 1884.
- Loewe, F., Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, München 1898.
- Lotz, Walther, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, 4. Aufl., Leipzig und Berlin 1920.
- v. Lüder, Chr.-Fr., Vollständiger Inbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Wegeggeschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Wegeggesetze, Diss. Frankfurt am Main 1779 (zit. v. Lüder, Straßenbau).
- Lukes, Rudolf, Die Benutzung öffentlicher Wege zur Fortleitung elektrischer Energie, Frankfurt (Main) 1973.
- Malzer, Georg, Das Recht der Benutzung öffentlicher Wege zur Leitungsverlegung, in: Energiewirtschaftliche Tagesfragen 24 (1974), H. 7.
- Marschall, Ernst A., Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl., Köln-Berlin-Bonn-München 1971 (zit. Marschall, FStrG).
- Martens, Wolfgang, Öffentlich als Rechtsbegriff, Bad Homburg v. d. H. - Berlin-Zürich 1969.
- Maunz, Theodor, Das Recht der öffentlichen Sachen, Braunschweig 1951.
- ders., Hauptprobleme des öffentlichen Sachenrechts, München-Berlin-Leipzig 1933 (zit. Maunz, Hauptprobleme).
- v. Maurer, Georg Ludwig, Einleitung zur Geschichte der Mark-, Hof-, Dorf- und Stadtverfassung, München 1854 (zit. v. Maurer, Einleitung).
- ders., Geschichte der Markenverfassung in Deutschland, Erlangen 1856 (zit. v. Maurer, Markenverfassung).
- ders., Geschichte der Städteverfassung in Deutschland, 4 Bde., Erlangen 1869-1871 (zit. v. Maurer, Städteverfassung).
- Mayer, Franz, Straßen- und Wegerecht, in: Mang-Maunz-Mayer-Obermayer, Staats- und Verwaltungsrecht in Bayern, 4. Aufl., München 1975, S. 620 ff.
- Mayer, Otto, Deutsches Verwaltungsrecht, I. Bd., 2. Aufl., München und Leipzig 1914, II. Bd., 3. Aufl., München

- und Leipzig 1924, Neudruck Berlin 1963 (zit. Otto Mayer, Verwaltungsrecht I bzw. II).
- ders., Eisenbahn- und Wegerecht, AÖR 16 (1901), 38 ff. und 203 ff.
- Meisner, Christian, Nachbarrecht in Bayern, 6. Aufl., Berlin 1972.
- Merk, Walter, Werdegang und Wandlungen der deutschen Rechtsprache, Marburg 1933 (zit. Merk, Rechtssprache).
- Merzbacher, Friedrich, Rechtsgeschichte Frankens, in: Bayerische Heimatkunde, hrsg. von Hans Roth und W. Schlaich, München 1974, S. 213 ff.
- Mitteis, Heinrich, Deutsche Rechtsgeschichte, 13. erg. Aufl., München 1974.
- Moll, Walter, Zur Lehre von den öffentlichen Sachen, in: Gruchots Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts 54 (1910), 313 ff.
- Moser, Johann Jacob, Teutsches Staatsrecht, 2. Bd., Frankfurt und Leipzig 1740.
- Müller, Johannes, Das Geleitswesen auf der Handelsstraße Nürnberg-Frankfurt a. M. im 15. Jahrhundert, in: Unterhaltungsblatt des fränkischen Kuriers 1907, 20 ff. und 33 f. (zit. Müller, Geleitswesen).
- Naeher, Julius, Die römischen Militärstraßen und Handelswege in Süddeutschland, Straßburg 1887 (zit. Naeher, Die römischen Militärstraßen).
- Neger, Richard, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, in: Straßen und Brücken in Bayern, III. Folge, hrsg. vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1966, S. 22 ff.
- Palandt-Danckelmann-Heinrichs, Bürgerliches Gesetzbuch, 35. Aufl., München 1976 (zit. Palandt).
- v. Panzer, Versuch über den Ursprung und Umfang der Landständischen Rechte in Baiern. Ein Beitrag zum Baierschen Staatsrechte, München 1798 (zit. v. Panzer, Landständische Rechte).
- v. Pechmann, Fhr., Heinrich, Über den früheren und den gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues im Königreiche Baiern, München 1822 (zit. v. Pechmann, Über den Zustand des Wasser- und Straßenbaues).
- Peters, Hans, Lehrbuch der Verwaltung, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1949.

- Poezl, Joseph, Lehrbuch des bayerischen Verfassungsrechts, 3. Aufl., München 1860 (zit. Poezl, Verfassungsrecht).
- ders., Lehrbuch des bayerischen Verwaltungsrechts, 2. Aufl., München 1858 (zit. Poezl, Verwaltungsrecht).
- Popp, Karl, Bericht über den Stand der Erforschung der alten Befestigungen und Straßen auf bayerischem Gebiete, München 1900 (zit. Popp, Alte Befestigungen und Straßen).
- Prandl/Gillessen, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 4. Aufl., München 1975 (zit. Prandl/Gillessen, BayStrWG).
- Quitmann, Anton, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren, Als factischer Beweis für die Abstammung des Baierischen Volksstammes, Nürnberg 1866 (zit. Quitmann, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren).
- Raps, Margot, Der Anliegergebrauch im Wegerecht unter besonderer Berücksichtigung der Regelung in Bayern, Diss. Würzburg 1971 (zit. Raps, Anliegergebrauch).
- Rauers, Friedrich, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte, Gotha 1907.
- Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, hrsg. von Johannes Hoops, IV. Bd., Straßburg 1919.
- Redlich, Fritz, Reklame, Begriff-Geschichte-Theorie, Stuttgart 1935 (zit. Redlich, Reklame).
- Redslob, Edwin, Des Reiches Straße. Der Weg der deutschen Kultur vom Rhein nach Osten, dargestellt auf der Strecke Frankfurt-Berlin, Leipzig 1940.
- Reincke, Gerhard, Reichsstraßen vor 2000 Jahren, in: Die Straße 2 (1935), 34 ff.
- v. Reitzenstein, Frhr., F., Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen, 2. Aufl., Freiburg 1892 (zit. v. Reitzenstein, Wegerecht).
- v. Riedl, Adrian, Beschreibung der Chaussee von München über Aichach und Rhain nach Donauwörth, München 1805.
- ders., Reiseatlas von Bayern, München 1806.
- v. Riezler, Sigmund, Geschichte Baierns, 1.-3. und 6.-9. Bd., Stuttgart-Gotha-München 1927-1932.
- ders., Studien zur ältesten Geschichte Münchens. Zugleich ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Zollrechts, München 1907.

- Rohrmayr, J., Die Verbindungswege zwischen Bayern und Böhmen, insbesondere der "Goldene Steig" und seine Geschichte, in: Der Bayerwald 36 (1938), 49 ff. (zit. Rohrmayr, Verbindungswege zwischen Bayern und Böhmen).
- v. Rönne, Ludwig, Die Wegepolizei und das Wegerecht des Preussischen Staates, Breslau 1852 (zit. v. Rönne, Preussisches Wegerecht).
- v. Rotenhan, Fhr., Die Entwicklung der Landstraßen und die Anforderungen der Gegenwart an dieselben mit besonderer Berücksichtigung Bayerns, München 1897 (zit. v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen).
- Roth, Eugen, Die Straße in Geschichte und Landschaft, in: Das Bayerland 45 (1934), 433 ff.
- Roth, Paul, Bayerisches Civilrecht, I. Teil, Tübingen 1871, II. Teil, Tübingen 1872, III. Teil, Tübingen 1875.
- de Rudder, Die Verwaltung der Bezirksstraßen, in: Vorträge, gehalten auf der Bauwissenschaftlichen Woche, München 1927, S. 65 ff.
- Rudhart, Ignatz, Über den Zustand des Königreichs Bayern, II. Bd., Erlangen 1827, S. 185 ff.
- Salzwedel, Jürgen, Wege- und Verkehrsrecht, in: Besonderes Verwaltungsrecht, hrsg. von v. Münch, 4. Aufl., Berlin-New York 1976, S. 539 ff.
- Schattenmann, Theodor, Moderne Verkehrsstraßen, in: Beiträge zur Rechtserneuerung, Heft 9, Berlin 1939, S. 97 ff.
- Schelcher, Herbert, Der öffentliche Weg und seine Bedeutung für das öffentliche und das Privatrecht, FischersZ 31 (1906), 1 ff.
- Scheuner, Ulrich, Zur Neuordnung des Wegerechts, RVBl. 1937, 729 ff.
- Schlett, Josef, Über Römerstraßen im Allgemeinen mit besonderer Rücksicht auf den Isar-Kreis des Königreichs Bayern, München 1833 (zit. Schlett, Römerstraßen).
- v. Schmid, Fhr., Caspar, Kommentar zum Landrecht von 1616, 1. und 2. Teil, Augsburg und Würzburg 1747.
- Schmidt, Georg, Das öffentliche Wegerecht in Württemberg, Stuttgart 1932 (zit. Georg Schmidt, Wegerecht in Württemberg).
- ders., Reichswegerecht, RVBl. 56 (1935), 325 ff.
- Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, FischersZ 47 (1917), 1 ff.

- Schmidt-Bens, Walter, Verfassungsrechtliche Prüfung der Einschränkung des Gemeingebrauchs durch die neuen Straßen- und Wegegesetze der Länder, Diss. Hamburg 1969 (zit. Schmidt-Bens, Gemeingebrauch).
- Schmidt-Tophoff, Alfons, Reklame an, auf und über öffentlichen Straßen und Plätzen, DVBl. 1970, 17 ff.
- Schmitt, Hermann, Die Feststellung des Eigentums an Wegen, in: Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern 7 (1911), 53 ff., 76 ff. und 109 ff.
- Schotthöfer, Kurt, Die Umstufung von Straßen, BayVB1. 1963, 339 ff.
- Schreiber, Hermann, Sinfonie der Straße, Düsseldorf 1959.
- Seidenfus, Hellmuth, Stefan, Verkehrsgeschichte, HdSW 11 (1961), 121 ff.
- v. Seydel, Max, Bayerisches Staatsrecht, 4 Bde., 2. Aufl., Leipzig 1896, Neudruck Tübingen 1913.
- v. Seydel-Graßmann-Piloty, Bayerisches Staatsrecht, 1. Bd.: Die Staatsverfassung, 2. Bd.: Die Staatsverwaltung, Tübingen 1913.
- Sieder-Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 2. Aufl., München 1972, Nachtrag 1974 (zit. Sieder-Zeitler, **BayStrWG**).
- Sommer, Michael, Das Immissionsrecht der öffentlichen Straßen, Heft 8 der Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Straßenverwaltung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Bad Godesberg 1973.
- Spanner, Hans, Grenzen zwischen öffentlichem und bürgerlichem Recht im Wegerecht, Heft 2 der Schriftenreihe der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Arbeitsgruppe Straßenverwaltung Bielefeld 1959.
- Speck, Artur, Anachronismen und andere Fehlerquellen in der Darstellung der Straßengeschichte, in: Straße und Autobahn 1959, 282 ff. (zit. Speck, Anachronismen).
- ders., Der Kunststraßenbau, Berlin 1950.
- Spiess, Karl, Die Entwicklung des Straßenwesens in Mittelfranken, Diss. Würzburg 1924 (zit. Spiess, Straßenwesen).
- Spindler, Max, Handbuch der Bayerischen Geschichte, 1.-4. Bd., München 1967-1975.
- Sproter, Friedrich, Von den ältesten Straßen der Pfalz, in: Abhandlungen zur Saarpfälzischen Landes- und Volksfor-

- schung 1 (1937), 18 ff.
- Staatslexikon, hrsg. von der Görres-Gesellschaft, Neubearb. Aufl., Freiburg 1957 (zit. Staatslexikon).
- Steinbauer, Karl-Heinz, Entschädigungs- und Schadenersatzansprüche der Anlieger im Straßen- und Wegerecht, Diss. München 1966 (zit. Steinbauer, Entschädigungsansprüche der Anlieger).
- Stern, Klaus, Die öffentliche Sache, VVDStL 21 (1964), 183 ff.
- Stier-Somlo, Handwörterbuch der Rechtswissenschaft, 8 Bde., Berlin-Leipzig 1926-1931.
- Stolz, Otto, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, VSWG 41 (1954), 1 ff.
- Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, Köln 1972 (ohne Verfasser).
- Striedler, Jakob, Einige Gedanken zur Geschichte der Straße, in: Das Bayerland 45 (1934), 433 ff.
- Strobl, Lorenz, Eine alte Samerstraße, in: Inn-Salzach-Land 1 (1949), Nr. 2.
- Stumm, Hans, Das Straßen- und Wegerecht, in: Straßen und Brücken in Bayern, II. Folge, hrsg. vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1961, S. 100 ff.
- Thieme, Hans, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, ZRG (GA) 62 (1942), 57 ff.
- Tucher, Endres, Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg (Mitte 15. Jh.), hrsg. von v. Weech und Lexer, Nürnberg 1862.
- Über die Staubekämpfung auf den bayerischen Staatstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1911.
- Überreiter, Franz Josef, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, Würzburg 1908.
- Ulrich, Josef, Die Heranziehung der Grundbesitzer zu den Straßenkosten in Bayern, Diss. Erlangen 1922.
- Vilbig, Entwicklung des Straßenbauwesens mit Rücksicht auf die neuzeitlichen Verhältnisse, in: Vorträge, gehalten auf der Bauwissenschaftlichen Woche, München 1927. S. 76 ff. (zit. Vilbig, Straßenbauwesen).
- v. Völderndorff, Otto, Civilgesetzstatistik des Königreichs Bayern, 2. Aufl., Nördlingen 1880 (zit. v. Völderndorff, Civilgesetzstatistik).

- Voigt, Fritz, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, in: Verkehr, 2. Bd. 1. Hb., Berlin 1965, S. 361 ff.
- Volkmar, Harald, Grundzüge des Sondernutzungsrechts nach den geltenden Straßen- und Wegegesetzen des Bundes und der Länder, Diss. Münster 1966 (zit. Volkmar, Sondernutzungsrecht).
- Wagner, Friedrich, Die Römer in Bayern, München 1924.
- Waitz, Georg, Deutsche Verfassungsgeschichte, 2. Bd., 3. Aufl., Kiel 1882, 4. Bd., 2. Aufl., Berlin 1885, 7. Bd., Kiel 1876, 8. Bd., Kiel 1878.
- v. Weber, Georg Michael, Darstellung der sämtlichen Provinzial- und Statutarrechte des Königreichs Bayern, mit Ausschluß des gemeinen, preußischen und französischen Rechts, I. Bd., 1. Teil, Augsburg 1838 (zit. v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte).
- Weber, Werner, Die öffentliche Sache, VVDStL 21 (1964), 145 ff.
- Weigel, Helmut, vom "Maison rouge" zum fränkischen "Rothenhof". eine straßengeschichtliche Skizze, in: Frankenland 1950, Nr. 8 (zit. Weigel, Maison rouge).
- ders., Von den Altstraßen zwischen Sulzbach und Regnitz, in: Die Oberpfalz 38 (1950), 244 ff. (zit. Weigel, Altstraßen).
- ders., Was ist Altstraßenforschung?, in: Die Oberpfalz 39 (1951), 144 ff., 173 f. und 193 ff. (zit. Weigel, Altstraßenforschung).
- Weikmann, M., Hinweise zur Altstraßenforschung, in: Deutsche Gae 44 (1952), 78 ff.
- Weise, Alfred, Vom Wildpfad zur Motorstraße, Berlin 1933.
- Werner, Alfons, Die Wegeunterhaltung in Bayern, Diss. Würzburg 1932.
- v. Wiebeking, Karl Friedrich, Abgedrungene Erklärung - Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues im Königreich Baiern, ... vorkommende Unrichtigkeiten, München 1822 (zit. v. Wiebeking, Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Straßenbaues).
- Wiedenhofer, Rede zum Gesetzentwurf von 1855 "die öffentlichen Wege betreffend", abgedruckt in den Ministerialakten des Hauptstaatsarchivs München (MJu 10491).
- Wienecke, Carl, Entwicklungskritische Betrachtung des deutschen Straßenwesens in den Jahren 1871-1945, Heft 28 der Schriftenreihe der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen o. V., Bielefeld 1956 (zit. Wienecke,

Deutsches Straßenwesen).

- Wittmann, Leonhard, Fränkische Altstraßen vor dem Jahr 1000, in: Frankenland 1950, Heft 2, S. 27, Heft 3, S. 36 f.
- Woerner, Otto, Kommentar zur Bayerischen Gemeindeordnung vom 17. Oktober 1927, München 1931 (zit. Woerner, Gemeindeordnung von 1927).
- Wolf, Kurt, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, Diss. Würzburg 1929.
- Würtz, Lothar, Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden Württemberg, Heft 1 des Archivs für Geschichte des deutschen Straßenwesens, Bonn-Bad Godesberg 1970 (zit. Würtz, Straßennetz).
- Wunder, Handbuch für Landgemeindeverwaltungen, 4. Aufl., bearb. auf der neuesten Gesetzgebung von Wilhelm Stadelmann, Bamberg 1863 (zit. Wunder, Landgemeindeverwaltungen).
- Zedler, Johann, Heinrich, Großes Universal-Lexikon, 64 Bde., Leipzig und Halle 1733-1750.
- Zeumer, Karl. Studien zu den Reichsgesetzen des 13. Jahrhunderts, Teil 3: Straßenzwang und Straßenregal, ZRG 23 (1902), 101 ff.
- Zimniok, Klaus, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 5. Aufl., München 1970, Nachtrag 1974 (zit. Zimniok, BayStrWG).
- Zippelius, Reinhold, Allgemeine Staatslehre, 5. Aufl., München 1975.
- ders., Grundfragen des öffentlichen Sachenrechts und das Bayerische Straßen- und Wegegesetz, DÖV 1958, 838 ff. (zit. Zippelius, Öffentliches Sachenrecht).

b) Quellenverzeichnis

- Alphabetisches Register über alle Gesetze, Verordnungen und Entschliefungen aus dem Gebiete der innern Staatsverwaltung des Königreichs Bayern, welche teils in der Döllinger'schen, teils in der fortgesetzten Sammlung aufgenommen sind, München 1854.
- Auer, Franz, Das Stadtrecht von München nach bisher ungedruckten Handschriften mit Rücksicht auf die noch geltenden Rechtsätze und Rechtsinstitute, München 1840 (zit. Auer, Das Stadtrecht von München).
- Beyerle, Franz, Gesetze der Langobarden, Weimar 1947, S. 63 ff. und S. 213 ff.
- Churbayerische Mauth- und Accis-Ordnung, München 1765.
- Commissions Decret: Kaiserliches Decret an eine ... Reichsversammlung zu Regensburg vom 3.4.1772, die ... Chur-Bayerischen Mautsachen betreffend, Regensburg 1772.
- Dirr, Pius, Denkmäler des Münchener Stadtrechts, 1158-1803, 2 Bde., München 1934 und 1936.
- Doellinger, Georg, Chronologisches Register über die in der Verordnungssammlung aufgenommenen Gesetze, Verordnungen und Entschliefungen, 1.-3. Teil, München 1839.
- ders., Register über die in den Regierungs- und Gesetzblättern 1799-1855 und in den vormals bestandenen Kreis-Regierungsblättern enthaltenen Verordnungen, fortges. v. Landeaur, 12 Bde., München 1828-1860.
- ders., Repertorium über die Kreittmayr'sche und Mayr'sche Generaliensammlung, München 1834 (zit. Doellinger, Repertorium).
- ders., Sammlung der im Gebiete der inneren Staatsverwaltung des Königreichs Bayern bestehenden Verordnungen, 20 Bde., München 1835-1839, fortgesetzt v. Frhr. v. Strauß, Bd. 21-33, München 1853-1855 (zit. Doellinger, VO-Sammlung).
- ders., Übersicht sämtlicher im Königreiche Bayern über das Land-, Straßen- und Wasserbauwesen erschienenen Verordnungen, Nördlingen 1845 (zit. Doellinger, Übersicht).
- Expropriations Codex oder vergleichende Darstellung der wichtigsten älteren und neuen Gesetze und Verordnungen über Enteignung, Kanal- und Straßenbau, Eisenbahnen und dgl., Nürnberg 1837 (zit. Expropriations Codex).
- Freisinger Staatsrechtsbuch von 1328, bearb. v. Hans-Kurt Clausen, Weimar 1941.

- v. Freyberg, Frhr., M., Landrecht Karl Ludwigs des Bayern von 1346, in: Sammlung Historischer Schriften und Urkunden, 4. Bd., Stuttgart und Tübingen 1834, S. 381 ff.
- Gengler, Heinrich Gottfried, Deutsche Stadtrechte des Mittelalters, Erlangen 1852 (zit. Gengler, Stadtrechte des Mittelalters).
- ders., Deutsche Stadtrechtsaltertümer, Erlangen 1882 (zit. Gengler, Stadtrechtsaltertümer).
- Gesetzblatt für das Königreich Bayern von 1818-1872.
- Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern von 1874-1917.
- Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Bayern von 1918-1976.
- Grimm, Jacob, Deutsche Rechtsaltertümer, 2 Bde., Leipzig 1922 (zit. Grimm, Rechtsaltertümer).
- ders., Weistümer, 7 Bde., Göttingen 1840-1878 (zit. Grimm, Weistümer).
- Grotefend/Cretschmar, Preußisch-deutsche Gesetzessammlung von 1806-1904, II. Bd., Düsseldorf 1904.
- Gumpfer, M., Alphabetische Zusammenstellung sämtlicher Administrativ- und Policy-Verordnungen nebst Zitationen aus dem Civilkoder und Strafgesetzbuch des Königreichs Bayern, 1. und 2. Bd., München 1843.
- Instruction über die Ordnung der Mautten, München 1543.
- Keller, L. W., Universal-Gesetz-Repertorium für das Königreich Bayern, enth.: die sämtlichen noch geltenden Gesetze und Verordnungen 1808-1877, das darauf bezügliche Material aus den Amtsblättern des K. Staatsministeriums der Justiz, des Inneren, des Kultus, der Finanzen und des Krieges, wie auch die Reichsgesetze, 2 Bde., München 1878.
- v. Kreittmayr, Frhr., W. A. X., Anmerkungen über den Codicem Maximilianeum Bavaricum Civilem, 5 Teile, München 1758-1768, neue unveränderte Auflage, München 1844 (zit. Kreittmayr, Anmerkungen).
- ders., Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis, München 1756 (zit. Landrecht von 1756).
- ders., Sammlung der newest- und merkwürdigsten churbaierischen Generalien und Landesverordnungen, München 1771 (zit. Kreittmayr, Sammlung).

- Landesordnung Herzog Ludwigs von 1474, in: Baierische Landtagshandlungen in den Jahren 1429-1513, 7. Bd., hrsg. von Franz v. Krenner, München 1804, S. 472 ff.
- Landesordnung von 1553, in: Quellen zur Neueren Privatrechtsgeschichte Deutschlands, II. Bd., 1. Teil, hrsg. von Franz Beyerle, Wolfgang Kunkel und Hans Thieme, Weimar 1968, S. 161 ff.
- Landfreiheit, Erklärung der Landtfreyheitt der Fürstenthumben - Oberrn und Niderrn Bayrn, München 1616.
- Landrecht von 1616, Policey-Gerichts-Malefitz- und andere Ordnungen Der Fürstenthumben Oberrn und Niderrn Bayern, München 1616 (zit. Landrecht von 1616).
- Landrecht Der Churfürst: Du: in Bayrn... Fürstenthums der Oberrn Pfaltz von 1657, München 1657 (zit. Landrecht der Oberpfalz von 1657).
- Landrechtsreformation von 1518, in: Quellen zur Neueren Privatrechtsgeschichte Deutschlands, I. Bd., 2. Teil, hrsg. von Wolfgang Kunkel, Weimar 1938.
- Landts- und Policey Ordnung der Fürstenthumben Oberrn und Niderrn Bayrn, München 1616 (angeb. an Landrecht von 1616), (zit. Landesordnung von 1616).
- Landsordnung der Oberpfalz von 1598, Amberg 1599.
- Lex Baiuvariorum, hrsg. von Konrad Bayerle, München 1926.
- v. Lori, Johann, Georg, Sammlung des bayerischen Kreisrechts von 1531-1757, München 1764.
- Mayr, Georg, Wegbüchlin Der fürnehmsten Wege vnd gebreuchlichsten Strassen durch gantz Teutschlandt..., Augsburg 1625.
- Mayr, G. Karl, Sammlung der churpfalzbaierischen allgemeinen und besonderen Landesverordnungen, 6 Bde., München 1784-1799 (zit. Mayr, VO-Sammlung).
- Ministerialakten des Bayerischen Justizministeriums seit dem Jahre 1850 (Hauptstaatsarchiv München).
- Monumenta Germaniae Historica, Legum, Tomus II., Ed. Georgius Henricus Pertz, Hannoverae 1831.
- Neue Zoll- und Mauthordnung für die Churpfalzbaierischen Provinzen Baiern, Neuburg und der oberrn Pfalz, München 1804.
- Poezl, Joseph, Sammlung der bayerischen Verfassungsgesetze, 2. rev. Ausg., München 1869.
- Repertorium Generalregister... über alle Churfürstlich Bayrische Landrecht, Policey-, Gerichts-, Malefitz- und andere

- Ordnungen und Prozeß, 2. Ausg., Bayerisches Landrecht 1616, (ohne Orts- und Zeitangabe).
- Repertorium über die noch geltenden Gesetze, Verordnungen und instruktiven Bestimmungen für das Königreich Bayern der Jg. 1878-1882, München 1883 (Fortsetzung des Keller'schen Repertoriums).
- Riedner, Otto, Die Rechtsbücher Ludwigs des Bayern, Untersuchungen zur äußeren Geschichte der bayerischen Landesgesetzgebung, Heidelberg 1911.
- Sachsenspiegel, Des Sachsenspiegels Zweiter Theil, nebst den verwandten Rechtsbüchern, 1. und 2. Bd., hrsg. von C. G. Homeyer, Berlin 1842 und 1844.
- Sachsenspiegel, Land- und Lehnrecht, hrsg. von Karl August Eckardt, Hannover 1933.
- Schöller, G.-Mayer, J., Die Gemeindeordnung für die Landesteile diesseits des Rheins mit Auslegungsbehelfen, Erlangen 1870 (zit. Schöller, Gemeindeordnung von 1869).
- Schwabenspiegel, Land- und Lehnrechtsbuch, hrsg. von L. A. v. Laßberg, Tübingen 1840, Neudruck Aalen 1961 (Langform).
- Schwabenspiegel, hrsg. von K. A. Eckardt, I. und II. Teil, Hannover 1960 und 1961 (Kurzform).
- Schwabenspiegel, mitteldeutsche-niederdeutsche Handschriften, hrsg. von Rudolf Grosse, Weimar 1964 (Kurzform).
- Spindler, Max, Bayerischer Geschichtsatlas, München 1969.
- Stoll, Christian, Bau-, straßen-, brücken- und wasserpolizeiliche Bestimmungen und Vollzugsvorschriften, München 1867.
- Wagner, F. B. M., Churpfälzbayerisch gelehrt-decisives-universal-Gesetzlexikon, IV. und V. Text, München 1801 (zit. Wagner, Gesetzlexikon).
- Weber, Karl, Neue Gesetz- und Verordnungssammlung für das Königreich Bayern mit Einschluß der Reichsgesetzgebung (Gesetze, Verordnungen und sonstige Bestimmungen), 42 Bde., München 1880-1919 (zit. Weber, VO-Sammlung).
- Zoll- und Mautordnung für die Gesamtstaaten des Königreichs Baiern, München 1809.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Die Abbildungen haben genehmigt:

Abbildung		Seite
1	Vorgeschichtlicher Bohlenweg, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	2
2	Schema einer Bohlenweganlage, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	3
3	Der ungefähre Verlauf der vorgeschichtlichen Bernsteinstraßen, Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg.	7
4	Römisches Straßenprofil, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	12
5	Römischer Meilenstein, Archiv für Postgeschichte in Bayern, Oberpostdirektion München.	14
6	Peutingersche Tafel, Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg.	16
7	Römerstraßen in Bayern, Archiv für Postgeschichte in Bayern, Oberpostdirektion München.	18
8	Die großen deutschen Verkehrsstraßen am Ende der Karolingerzeit, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	31
9	Wegerechtliche Vorschriften der Lex Baiuvariorum, Verlag Max Hueber, München.	34
10	Gedruckter und Übersetzter Text aus der Lex Baiuvariorum, Verlag Max Hueber, München.	35
11	Pflasterer (Kupferstich um 1774), Landschaftsverband Rheinland, Köln-Deutz.	61
12	Straßengebiet um München im Jahre 1158 mit der Salzstraße Wasserburg-München, Bayerland Verlag, München.	64
13	Die erste Straßenkarte des Nürnberger Meisters Etzlaub (aus dem Jahre 1492), Archiv Maiwald, 8100 Garmisch-Partenkirchen.	66
14	Postreiter, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	69
15	Mittelalterlicher Geleitszug, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	79

Abbildung	Seite
16 Eine Handschrift des Sachsenspiegels, Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg.	82
17 Das Werden des neuen Bayern (im Jahre 1803), Bayerischer Schulbuch Verlag, München.	97
18 Das Werden des neuen Bayern (im Jahre 1819), Bayerischer Schulbuch Verlag, München.	98
19 Landauer und Berline, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	102
20 Phaeton und Droschke um 1900, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	104
21 Sechsspänniger Frachtwagen verläßt Nürnberg, ca. 1820, Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg.	109
22 Bau einer Chaussee, Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg.	113
23 Die großen deutschen Handelsstraßen um 1600, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	117
24 Straßenkarte der Nürnberger Umgebung des Bamberger Druckers Georg Erlinger von Augsburg (1524/30), Archiv für Postgeschichte in Bayern, Oberpostdirektion München.	120
25 Ausschnitt aus den 24 Landtafeln des Philippus Appianus bzw. Weinherus (1568), Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München.	122
26 Ausschnitt aus dem "Itinerarium Orbis Christiani" (1579/80), Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München.	123
27 Das Kurfürstentum Bayern um 1700, Archiv für Postgeschichte in Bayern, Oberpostdirektion München.	124
28 Entwurf eines deutschen Straßennetzes 1779: Generalwegeplan, Staackmann Verlag, 8157 Linden.	126
29 Die bayerischen Hauptstraßen 1843, Prof. Hans Hitzer, 6411 Ried/Rhön.	127
30 Die bayerischen Staatsstraßen 1925, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.	128
31 Die "Taxis-Post", Verlag Laßleben, 6411 Kalmünz.	130

I. DIE HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES BAYERISCHEN STRASSEN- UND WEGERECHTS

Die Kultur eines Volkes läßt aus seinem innersten Wesen das Recht entstehen, bildet es fort und verfeinert es. So ist Rechtsgeschichte ein Stück Kulturgeschichte. Die Entstehung des bayerischen Straßen- und Wegerechts ist mit der Entwicklung des Straßennetzes sowie der Fahrzeug- und Wegebau-technik und mit der wirtschaftlichen, sozialen und staatlichen Geschichte dieses Landes aufs engste verbunden. Nur eine umfassende Betrachtung der kulturgeschichtlichen Epochen macht das ältere Wegerecht verständlich. Im folgenden wird unter "bayerisch" bzw. "Bayern" grundsätzlich das Territorium des heutigen Freistaates Bayern verstanden.

1. Die älteste Zeit (bis 5. Jh. n. Chr.)

a) Der Urweg

Die Entwicklung unseres Straßenwesens beginnt mit dem Ur- oder Trampelpfad, der durch die notwendige Nahrungssuche des Urwaldjägers¹ entsteht. Dieser Pfad ist von der Natur vorgezeichnet und kommt hauptsächlich durch die wiederholte Benutzung der Steinzeitmenschen zustande², deren älteste Spuren sich in Bayern in den Höhlen des Fränkischen und Schwäbischen Jura finden. Sie lebten in der Gemeinschaft isolierter, kleiner Horden. Diese sind autark: Nahrung und Kleidung liefert die Jagd, Waffen und Werkzeug werden selbst hergestellt. Läßt die

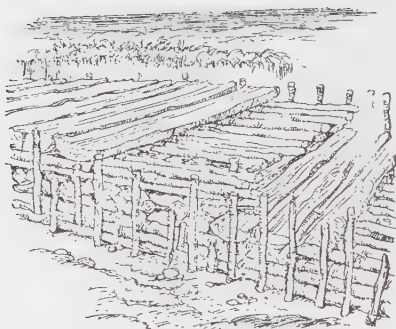
1 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 8.

2 Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 3.



Vorgeschichtlicher Bohlenweg

Abb. 1



Schema einer Bohlenweg-Anlage

Abb. 2

Jagdbeute nach, wird die Bleibe gewechselt¹. Straßen im heutigen Sinne entstehen erst, als der Mensch sesshaft wird, in geordneter Gemeinschaft lebt, handwerkliche Fähigkeiten ausbildet, Bodenschätze nutzt und seine Erzeugnisse auszutauschen beginnt². Durch den immer lebhafteren und weitreichenderen Warenaustausch entwickeln sich Verkehrsbeziehungen. Zur besseren Benutzung durch Mensch und Tragtier wird der einfache Trampelpfad befestigt und teilweise bereits unterhalten. Steine und Reisig sind die Baumaterialien der so entstehenden ersten dauerhaften Verbindungen. Sie sind dem Gelände angepaßt³ und werden technisch immer mehr verbessert. Gegen Ende der jüngeren Steinzeit (2000 v. Chr.) lassen sich schon Wege in Dorfbereichen nachweisen. Die ausgegrabene neolithische Siedlung Aichbühl am Federsee in Württemberg weist Knüppel- oder Bohlenwege zwischen den einzelnen Häusern auf. Sie sollen den Kontakt mit den Nachbarn erleichtern⁴. Die Konstruktion dieser Wege zeigt meist eine Reisig- oder Holzunterlage, auf welche in der Längsrichtung Balken und quer zu diesen drei bis vier Meter lange Stämme gelegt werden. Die Bohlenwege stellen die ersten Kunststraßen auf germanischem Gebiet⁵ dar. Dieser Sprung vom Urfpfad zum gebahnten Weg ist eine der frühesten Kulturleistungen der Menschheit⁶.

b) Verkehrsmittel

Mit zunehmender handwerklicher Fertigkeit benötigt man schon frühzeitig Hilfsmittel, um die Waren zum tausenden Nachbarn zu transportieren.

1 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 23;
Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 9.

2 Neger, a. a. O.

3 Voigt, Verkehr, S. 382.

4 Neger, a. a. O.

5 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 13.

6 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 9.

Zunächst werden Lasten auf Schleifen und Rollen fortbewegt. Die Erfindung des Scheibenrades (um 3500 v. Chr.) ermöglicht den Wagenbau (1800-800 v. Chr.) und gibt damit den entscheidenden Impuls für die einsetzende rasche kulturelle Entwicklung in allen Lebensbereichen. Der Lastwagen des Altertums ist ein einfacher handgezogener Karren, um dessen Achse sich das Holzscheibenrad dreht. Die Erfindung des Lenkschemels ermöglicht den Bau eines zweiachsigen Wagens, auf dem immer größere und schwerere Lasten befördert werden können. Seine Räder werden inzwischen aus Eisen, später aus Bronze gefertigt¹.

c) Der Handel

Diese Entwicklung beflügelt den Handel. Bereits um das Jahr 2000 v. Chr. bestehen Handelsbeziehungen über mehrere hundert Meilen. Es ist der kostbare Bernstein, der von der jütischen Küste nach Süden durch Germanien, über die Alpen, bis nach Venedig gebracht wird². Aber auch Tee, Seide, Weihrauch und Gewürze³ erreichen nach monate-, oft jahrelangem Transport durch ganz Europa und Asien ihre Abnehmer.

Engere und weitreichendere Handelsbeziehungen bilden sich in der Hallstattzeit (ältere Eisenzeit, 800-500 v. Chr.) aus. In dieser Periode gelangen Salzbergbau und Eisenverhüttung zur Blüte. Das Erz wird in Hallstatt bei Salzburg, in der südlichen Frankenalb und im württembergischen Aalen abgebaut. Einfache Eisenerzeugnisse sowie das begehrte Salz finden einen lebhaften Austausch. In Hügelgräbern entdecken Heimatforscher später vereinzelt Wagen- und Pferdegeschirre. Aus ihren Funden schließen

1 Speck, Der Kunststraßenbau, S. 5.

2 Speck, a. a. O., S. 1.

3 Würtz, Straßennetz, S. 9.

sie auf ein bereits damals bestehendes Fuhrgewerbe¹. In der jüngeren Eisenzeit (500-100 v. Chr.) sind die Kelten die Träger der Kultur². In ihren Werkstätten entstehen eiserne Waffen, Sensen und der Radpflug. Sie schmelzen Glas und arbeiten, erstmals im süddeutschen Raum, mit der Töpferscheibe. Hochwertige landwirtschaftliche Erzeugnisse wie gepökeltes Schaf- und Gänsefleisch, Speck, Honig, aber auch Seife, Roheisen und Eisenwaren werden vor allem nach Italien gehandelt. Kelten unterhalten bereits Handelsbeziehungen zum gesamten Mittelmeerraum und nach Germanien.

d) Das Wegenetz

Der Handel ist die Triebfeder für den Ausbau des Wegenetzes. Durch den Bernsteinhandel entstehen die ersten vorgeschichtlichen Handelswege, die sogenannten Bernsteinstraßen (um 2000 v. Chr.). Zwei von ihnen durchziehen das heutige Deutschland: Die eine führt von Hamburg nach Köln, mit einem Abzweig nach Göttingen, weiter nach Basel und endet in Marseille. Die andere, die bayerisches Gebiet durchläuft, folgt Elbe und Saale flussabwärts, führt von Hof durch das Fichtelgebirge nach Regensburg, begleitet die Donau abwärts bis Passau und zieht sich den Inn entlang über den Brenner nach Venedig³. So entsteht in frühester Zeit ein kontinentales Wegenetz aus Bernstein-, Tee-, Seiden-, Weihrauch- und Gewürzstraßen⁴. Dieses Wegenetz erweitert sich, als ganze Stämme und Völker aufbrechen, um neue Wohnplätze zu suchen. Eine riesige Anzahl von Menschen und Tieren trampelt einen Geländestreifen fest, der als einfachster Weg fortbesteht. Später treten die Völker auf

¹ Heger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 24.

² Siehe dazu im einzelnen Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 11.

³ Speck, Der Kunststraßenbau, S. 1 und S. 264; Neger, a. a. O., S. 23; Würtz, Straßennetz, S. 9.

⁴ Würtz, a. a. O.



Der ungefähre Verlauf der vorgeschichtlichen Bernsteinstraßen.

diesem so entstandenen Netz primitiver Straßen in Verbindung. Derartige Völkerwege durchziehen ganze Kontinente¹. Für die Hallstattperiode läßt sich mit Hilfe von Ausgrabungen ein auf diese Weise entstandenes Wegenetz auf bayerischem Gebiet rekonstruieren². Es sind die Kelten, die auf bayerischem Gebiet erste Städtegründungen vornehmen. Hier beginnen sich Handel und handwerkliche Tätigkeit zu konzentrieren. Die so entstehenden Städte sind Ausgangspunkt und Ziel größerer Handelsverbindungen. Besonders bekannt wird das große "Oppidum" bei Manching, die mutmaßliche Hauptstadt der Vindeliker. Zwei wichtige Straßen kreuzen sich hier: die alte Donausüduferstraße und eine Nordsüdstraße, die an dieser Stelle die Donau überquert³. Die Altertumsforschung deckt vorrömische Wege auch im nördlicheren Raum auf, z. B. von Thüringen über Hersfeld nach Gießen, von Thüringen zum unteren Main und vom oberen Main an den Mittelrhein⁴. Es besteht heute kein Zweifel mehr, daß die Römer, als sie bayerisches Gebiet in Besitz nahmen, bereits ein Wegenetz vorgefunden haben⁵.

e) Der Straßenbau

Der zunehmende Verkehr und die immer größer und schwerer werdenden Transportmittel sowie die mit ihnen beförderten Waren zwingen zu breiteren und haltbaren Wegen. Es sind dies noch Wege primitiver Art, die zwar befestigt sind⁶, die aber keinen Straßenkörper, höchstens einen Damm in feuchten Einsenkungen aufweisen⁷. Kunst-

1 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 24.

2 Neger, a. a. O.

3 Neger, a. a. O.

4 Vgl. Reallexikon der germanischen Altertumskunde IV, S. 390 ff.

5 Neger, a. a. O., S. 25.

6 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 1.

7 Weikmann, Hinweise zur Altstraßenforschung, S. 80.

straßen im römischen Sinn gibt es vor den Römern auf bayerischem Boden nicht. Unter Kunststraßen dieser Art versteht man nämlich heute Wege, die von Menschenhand angelegt wurden und deren geebnete und befestigte Oberfläche auf einem haltbaren Unterbau verläuft¹. Von einem speziell deutschen Wegebau oder gar einer bestimmten Entwicklungsphase kann man deshalb in dieser Periode noch nicht sprechen².

f) Die Rechtsentwicklung

Als die Straße für das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leben an Bedeutung gewinnt, erfordert sie naturgemäß eine Benutzungsregelung und rechtlichen Schutz. Im Laufe der Zeit haben sich Sitten und Gewohnheitsrechte entwickelt. Teilweise wird das Recht bereits überliefert. Das germanische Recht, das das Rechtsleben dieser Zeit bestimmt, ist noch ungeschriebenes Recht. So sind Rechtsaufzeichnungen und damit straßen- und wegerechtliche Vorschriften aus dieser Zeit nicht vorhanden. Dennoch ist erwiesen, daß man in dieser Periode zwischen zwei Straßenarten unterschied. Es sind dies die Verkehrs- oder Handelsstraße und die Heerstraße. Erstere dient als einfacher, kurzer Verbindungsweg dem Verkehr zwischen benachbarten Orten oder dem Handel unter mehreren Ortschaften. Die Heerstraße dagegen wird weitläufig angelegt und aus strategischen Gesichtspunkten kunstgemäß gebaut³. Die Straße gilt als heilig, genießt obrigkeitlichen Schutz und ist unantastbar⁴. Auch wenn sichere Beweise fehlen, läßt sich vermuten, daß infolgedessen die Straße gegen

1 Würtz, Straßennetz, S. 9.

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 1.

3 Vgl. Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 24.

4 Siehe Knoll, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, S. 160.

willkürliche Verletzungen, Beschädigungen und Verlegungen, insbesondere gegen unberechtigte Unterbrechungen, rechtlich geschützt war. In diesem Zusammenhang wird auch der Reisende besonderen Schutz genossen haben. Vor allem war wohl das Anrecht auf Benutzung der Straße als allgemeiner Verkehrsweg rechtlich verbürgt¹.

g) Römerstraßen

Eine entscheidende Wende auf allen Gebieten bringt die fünf Jahrhunderte währende Römerherrschaft im süddeutschen Raum. So sind die Römer die ersten, die auf germanischem Boden einen planmäßigen und technisch entwickelten Wegebau betreiben². Im Jahre 15 v. Chr. besetzen sie unter Führung von Drusus und Tiberius, den Stiefföhnen des römischen Kaisers Augustus, das raetische Alpenland, das ihm vorgelagerte vindelikische Gebiet (heutige Ostschweiz), die schwäbisch-bayerische Hochebene und Tirol. Kampfflos fallen den Siegern auch das keltische Königreich Noricum östlich des Inns bis zur Enns, Südostbayern, Österreich südlich der Donau und Kärnten zu³. Die Römer bilden aus den bayerisch-österreichischen Süd-Donaulanden die Grenzprovinzen Raetien und Noricum. Zentrum Raetiens ist dessen Hauptstadt "Augusta Vindelicorum", das heutige Augsburg⁴.

Das Wegenetz, das die Römer vorfinden, genügt den Ansprüchen

1 Knoll, Geschichte der Straße und ihre Arbeiter, S. 164.

2 Spiess, Straßenwesen, S. 21; Voigt, Verkehr, S. 382; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 3; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 6; Reallexikon der germanischen Altertumskunde IV, S. 390 ff.

3 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 13.

4 Siehe im einzelnen Bosl, a. a. O., S. 16; Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 12 ff.

ihrer straffen Zentralverwaltung und der Verteidigung¹ ihres Weltreiches nicht. Das Imperium benötigt Straßen, auf denen es zu jeder Jahreszeit schnell und leicht Legionen zu jedem Punkt verlegen und Nachrichten in kürzester Zeit übermitteln kann². So entsteht hauptsächlich unter Kaiser Augustus³ eine große Anzahl dauerhaft angelegter Militärstraßen, auf denen die Handelsinteressen fast völlig in den Hintergrund treten. Ein volkswirtschaftlicher Tauschverkehr findet auf diesen Straßen kaum statt⁴.

Ihre Bestimmung als Militärstraße bedingt die charakteristische gerade Linienführung, die kürzeste Verbindung zwischen wichtigen strategischen Punkten⁵. Auf umliegende Ortschaften nimmt sie zumeist keine Rücksicht. Zu diesen stellen besondere Zuleitungsstraßen (Vizinalstraßen) die Verbindung her. Die römischen Ingenieure, die weder auf Grunderwerbs- noch Ausführungskosten Rücksicht zu nehmen haben, scheuen zur Abkürzung ihrer Hauptstraßen kein Hindernis. Felsen werden beseitigt, Tunnel gegraben, Brücken geschlagen, Sümpfe trockengelegt und Dämme aufgeschüttet⁶.

h) Die Straßenbauweise

Die meisten römischen Hauptstraßen zeichnen sich durch ungewöhnlich starke Befestigung und peinlich sorgfältige Ausführung aus. Am häufigsten wendet man folgende Bauweise an: Zwei

1 Kodal, Straßenrecht, S. 279; Spindler, Handbuch der bayerischen Geschichte I, S. 52.

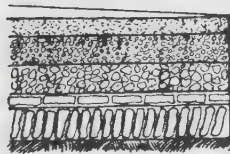
2 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 17; ders., Die deutsche Straße, S. 9.

3 Vgl. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 3 f.

4 Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 7.

5 Würtz, Straßennetz, S. 17; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 7.

6 Loewe, a. a. O.



Römische Straßenprofil

Abb. 4

parallele Gräben begrenzen die Straße und nehmen das ablaufende Wasser auf. Eine dazwischen ausgegrabene und mit Randsteinen versehene breite Rinne bildet das Straßenbett. Als Unterbau dient eine Lage großer, mit Mörtel verbundener Steine. Darauf kommen mehrere Lagen immer kleiner werdender Steine, die festgestampft werden. Die gewölbte Straßendecke schließlich wird durch eine feine, tonhaltige Kiesschicht gebildet. Zuweilen ist sie sogar mit geglätteten Steinen oder Platten gepflastert¹. Runde Meilensteine zeigen die Entfernung zum nächsten militärischen Stützpunkt an. Sie stehen in einer Entfernung von 1000 Schritten auf der sechs bis acht Schuh² über der Erde erhobenen Straße³. Von dieser Straßenform rührt auch der Name Hochstraße her.

Die klassische Bauweise der römischen Straßen findet man hauptsächlich im Juragebiet. Sie wird nicht überall befolgt, sondern richtet sich nach dem Material, das die Gegend bietet⁴. So begnügt man sich im südlichen Bayern mit einer einfachen Kiesbeschüttung. Derartige Kiesstraßen, mit sechs bis acht Meter breiten, begrenzten Dämmen, sind heute noch vereinzelt in diesem Raum zu sehen. Im Sossauer Filz, südlich des Chiemsees, werden zum Beispiel Straßen in der Knüppeldammbauweise errichtet⁵. Die Pracht, die die Römerstraßen in Anlage, Breite und Bau auf italienischem Boden auszeichnet, erreichen sie in den germanischen Gebieten jedoch nicht⁶.

1 Karaisl v. Karais, Deutsche Straße, S. 10 f.; Spiess, Straßenwesen, S. 26 f.; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 17; Reincke, Reichsstraßen vor 2000 Jahren, S. 34 ff.; Korzendorfer, Bayerischer Verkehrsgeschichtsatlas, S. 4.

2 1 Schuh = 1 Fuß = 0,29 m (vgl. die Angaben bei Schlett, Römerstraßen, S. 39 und bei Korzendorfer, a. a. O., S. 3).

3 Schlett, a. a. O., S. 34.

4 Wagner, Die Römer in Bayern, S. 60.

5 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 25.

6 Vgl. Spiess, Straßenwesen, S. 26.



Abb. 2a.

Römischer Meilenstein, gesetzt unter Kaiser
 Septimius Severus (193-211 n. Chr.), auf-
 gefunden bei Kößling, aufbewahrt im bayer-
 ischen Nationalmuseum München.

Nach einem Lichtbild.

Abb. 5

1) Das Straßennetz

Erhaltene Straßenreste, antike Straßenkarten und Straßenverzeichnisse erlauben eine ungefähre Rekonstruktion des römischen Verkehrsnetzes. Einen wichtigen Hinweis gibt die "Tabula Peutingeriana", eine Pergamentkarte aus dem Mittelalter, die einer römischen Straßenkarte getreu nachgezeichnet ist¹. Sie ist die Kopie eines merkwürdigen Kartenwerks, das aus der Zeit des Kaisers Theodosius (4. Jh.) stammen soll. In ihr sind die genau vermessenen Marschrouten zu den verschiedenen Provinzen topographisch aufgenommen. Die Straßenzüge werden nach Zusammenhang und Länge mit Flüssen und Gebirgen, Hauptorten und Befestigungen, in verzerstem, jedoch übersichtlichem Bilde dargestellt². Gleichzeitig werden die aufgenommenen Straßen in Itinerarien genauestens beschrieben³. Am dichtesten ist das Straßennetz aus militärischen Gründen südlich des Limes romanus, auch Teufelsmauer genannt, der als gewaltiges Bauwerk Mittelfranken durchzieht. Ausgehend bei Pförring (a. d. Donau, östlich von Ingolstadt), durchläuft er das Altmühltal bis Gunzenhausen, verläuft von dort einerseits an den Neckar, andererseits an den Main bis Miltenberg⁴. Als Grenzstraße spielt er streckenweise eine wichtige Rolle⁵. Hauptknotenpunkt des römischen Wegenetzes auf bayerischem Gebiet ist Augsburg (Augusta **Vindelicorum**). Hier laufen fast alle Straßen Raetiens zusammen.

1 Würtz, Straßennetz, S. 16

2 Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 7.

3 Koraisl v. Karais, Deutsche Straßensibel, S. 22.

4 Spiess, a. a. O., S. 21.

5 Wagner, Die Römer in Bayern, S. 60.

Peutingersche Tafel. Ausschnitt, etwa auf drei Fünftel verkleinert. Etwa 7 m lang und 34 cm hoch, ohne Maßstab. Nationalbibliothek Wien.

Die Karte, die mittelalterliche Abschrift einer römischen Straßenkarte, umfaßt die Welt der Antike ohne die spanische Halbinsel. Der Ausschnitt zeigt die Alpen, den Rhein, den Bodensee und den Schwarzwald (Silva Marciana), den der Kartograph als mediterranes Waldgebirge mit Pinien, Zypressen, Olbäumen und Steineichen zeichnet. Von Bedeutung ist die Straße, die von Brugg (Schweiz) über Rheinheim, Schleithelm, Hüfingen, Rottweil, Rottenburg, Köngen, Urspring in das Donauebiet und Alpenvorland führte. Wichtigere Plätze des Imperiums sind durch kleine Hausbilder (August = augusta Rauracum, Bregenz = Brigantio), einfache Raststationen durch Knick in der Straßenführung (Hüfingen = Brigobanne) gekennzeichnet. Zahlen nach den Ortsnamen geben die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen in römischen Meilen an. Die Karte erhielt ihren Namen nach dem Augsburger Patrizier Konrad Peuting.

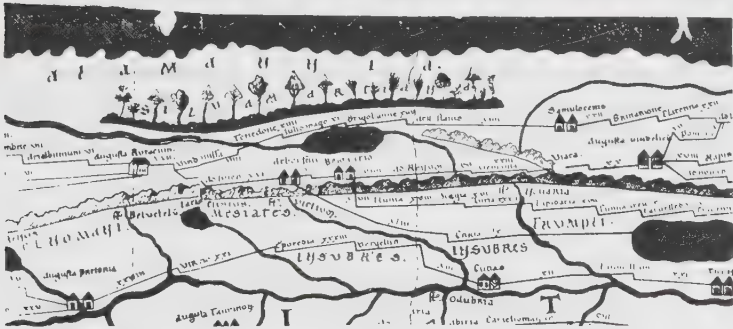


Abb. 6

Die wichtigste Verbindung mit Italien stellt anfangs die Via Claudia¹ her (4. und 5. Jh.). Auf ihr nimmt das Voralpenland Anteil am Handel und Wandel des gesamten Imperiums². Von der Donau verläuft sie durch das Lechtal und über Füssen nach Verona³. Später kommt eine weitere Verbindung zwischen Augsburg und Verona über Mittenwald hinzu (Brennerstraße). Augsburg ist Ausgangspunkt zweier Heerstraßen nach Bregenz, von denen eine über Kempten, die andere über Memmingen ihr Ziel erreicht. Reste einer Ostwestverbindung, von Augsburg über Rosenheim nach Salzburg, der sogenannten Consularstraße⁴, sind noch bei München zu finden. Im Westen setzt sie sich von Augsburg über Günzburg und Cannstadt nach Mainz fort. Sie stellt den Mittelteil der Verbindungslinie Belgrad–Straßburg dar. Eine weitere Heerstraße durchschneidet in nordöstlicher Richtung bayerisches Gebiet: von Mainz über Würzburg, Nürnberg und Regensburg nach Wien. Einen Abzweig findet diese Straße bei Nürnberg, der über Altdorf, Furth i. W. erreicht. Bei Gunzenhausen kreuzt die Verbindung Aschaffenburg–Weißenburg⁵ den Limes.

1 Benannt nach Kaiser Claudius (Bosl, Bayerische Geschichte, S. 17).

2 Spindler, Handbuch der bayerischen Geschichte I, S. 52.

3 Weigel, Maison rouge, in: Frankenland, Heft Nr. 8; Lehr, Die alte Poststraße, S. 1.

4 Benannt nach ihren Erbauern: Römische Konsuln ließen die Soldaten in den eroberten Gebieten oft unmittelbar nach den Schlachten und sogar noch während der Feindseligkeiten Straßen bauen.

5 Beschreibungen der einzelnen römischen Straßen siehe bei: Spindler, a. a. O.; Popp, Alte Befestigungen und Straßen, S. 70 f.; Lehr, a. a. O.; Naehrer, Die römischen Militärstraßen, S. 9; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland, S. 8; Schlett, Römerstraßen, S. 26; Weigel, a. a. O.; v. Lüder, Straßenbau, S. 138; Voigt, Verkehr, S. 382; Buchner, Reise auf der Teufelsmauer, S. 1; Dollacker, Eine alte Hochstraße, S. 169 ff.; Spiess, Straßenwesen, S. 22; Karaisl v. Karais, Handelsstraßen von Augsburg nach Venedig, S. 443; Wagner, Die Römer in Bayern, S. 9 ff.

Zur Aufrechterhaltung des militärischen und militärwirtschaftlichen Verkehrs zwischen den Castellen und Castris dienen zahlreiche Vizinalstraßen¹. Eine lückenlose Darstellung des römischen Straßennetzes ist unmöglich: Viele Verkehrswege sind völlig verschwunden, zahlreiche lassen sich nur vermuten². Wohin die Römer auch dringen, bildet der Straßenbau die Grundlage ihrer kolonisatorischen Tätigkeit. Auf 140 000 Kilometer schätzt man heute die Ausdehnung des so entstehenden gesamten römischen Straßennetzes³.

k) Der Handel

Ein gutes Wegenetz ist nötig für das Heer, ein gutes Straßennetz bildet aber auch eine Voraussetzung für das Gedeihen von Handel und Gewerbe. Mittelpunkt der beginnenden starken Besiedlung des Limes-Gebietes wird Nassenfels (Vicus Scuttarensium) im Landkreis Eichstätt⁴. Produktionsstätten von überörtlichem Rang nehmen ihre Tätigkeit auf. So liefern z. B. die Legionsziegeleien bei Bad Abbach⁵ (südlich von Regensburg) ihre gestempelten Erzeugnisse bis Eining (a. d. Donau, südwestlich von Kehlheim), Pförring (a. d. Donau, zwischen Kehlheim und Ingolstadt) und Augsburg im Westen und Künzing (a. d. Donau, zwischen Isar- und Vilsmündung) im Osten. Die keramischen Werkstätten in Westheim bei Augsburg und die Töpfereien in Westerndorf und Pfaffenhofen am Inn setzen ihre Sigillaten weit donauabwärts bis Noricum und Pannonien ab. Die Förderung von Raseneisenerz für den lokalen Bedarf gilt im Limesgebiet und an anderen Orten als sicher, denn Funde zeugen

1 Spiess, Straßenwesen, S. 22.

2 Zum Gesamtnetz der Römerstraßen siehe die Bayerische Verkehrskarte auf S. 18.

3 Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland, S. 8; Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 30.

4 Spindler, Handbuch der bayerischen Geschichte I, S. 52.

5 Wagner, Die Römer in Bayern, S. 83.

von der Herstellung und Weiterverarbeitung von Roheisen, aber auch von Glas¹. Einfache Bronzegeräte und Fibeln (Gewandklammern) entstehen in den Werkstätten² und werden gegen andere Produkte getauscht. Fuhrleute transportieren bayerisches Salz nach Böhmen und kehren mit Korn beladen zurück³. Durch das Fuhrwesen, das bei den Römern große Bedeutung besitzt⁴, gelangen Felle, Häute, Pelzwerk, Silber und Bronze über die Verbindungsstraßen bis nach Italien. Im Austausch bringt man Wein, Glas und Töpferwaren mit⁵. Der wertvolle Bernstein wird von der Nord- und Ostseeküste durch bayerische Lande in die Mittelmeerländer befördert.

1) Das Nachrichtenwesen

Für die zentrale Verwaltung ihrer Provinzen bedarf die römische Regierung guter Nachrichtenverbindungen. Um das Jahr 10 v. Chr. gründet Kaiser Augustus die römische Staatspost (*cursus publicus*). Bereits um das Jahr 200 n. Chr. besteht sie in allen Teilen des weiten römischen Reiches⁶. Reitende Kuriere eilen seitdem von Poststation zu Poststation (*mansio rubra* oder *maison rouge*)⁷ über das ausgebauten Straßennetz und halten ständig engen Kontakt mit den Zentralbehörden in Rom.

m) Die Rechtsentwicklung

Die Römerherrschaft bringt für das Straßenwesen völlig neue Regelungen. Von allen Schöpfungen des römischen Reiches ist für Deutschland, neben dem römischen Straßennetz, das römische Recht die wichtigste

1 Spindler, Handbuch der bayerischen Geschichte I, S. 57.

2 Spindler, a. a. O.

3 Voigt, Verkehr, S. 382

4 Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 29.

5 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 15 f.

6 Korzendorfer, Bayerischer Verkehrsgeschichtsatlas, S. 3; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 8.

7 Weigel, *Maison rouge*, in: Frankenland, Heft Nr. 8.

und in ihren Wirkungen auch die nachhaltigste¹. Ursache dafür ist nicht zuletzt die Tatsache, daß sich in den fünf Jahrhunderten Römerherrschaft die keltische Urbevölkerung mit römischen Soldaten Kaufleuten² und Beamten stark vermischt. Nach römischem Recht waren die Wege nach verschiedenen Gesichtspunkten unterteilt. Zunächst findet eine Unterscheidung von *viae publicae vel militares*, *viae vincinales* und *viae privatae* statt. Die *via militaris* ist, je nach der Zeit ihrer Entstehung, auch mit den Beinamen *consularis*, *praetoriana* und *regalis* belegt. Oberst Morlet (*Bulletin d'Alsace* IV 53)³ teilt die römischen Straßen auf germanischem Boden ein in: 1. *Les grandes voies militaires*, 2. *les voies militaires secondaires* (diese sollen wichtige strategische Punkte miteinander verbinden), 3. *les voies commerciales*, 4. *les voies vincinales* (welche zwischen den Ansiedlungen verlaufen)⁴. Neuere Forschungen unterscheiden zwischen *Consular-* oder *Militärstraßen* und *Vizinalstraßen*⁵. Eine unzweifelhaft sichere Einteilung der römischen Straßen auf germanischem Gebiet läßt sich jedoch nicht vornehmen. Zu bedenken ist, daß die Römer in erster Linie als Eroberer auftraten, und daß demgemäß ihre Straßenanlagen vorwiegend strategischer Art waren. Sie dienten der Sicherung und Festigung ihrer Herrschaft. Es waren demnach keine Verkehrsstraßen, sondern ursprünglich ausschließlich Heerstraßen, die sie anlegten⁶. Festzustellen ist jedoch, daß das römische Recht bereits eine Unterscheidung in *viae publicae* und *viae privatae* traf⁷.

Viae publicae können *viae militares* und *viae consulares*,

1 Korzendorfer, Bayerischer Verkehrsgeschichtsatlas, S. 4.

2 Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 16.

3 Zitiert bei Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 4.

4 Gasner, a. a. O.

5 Gasner, a. a. O., S. 5.

6 Spiess, Straßenwesen, S. 24.

7 Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 28.

d. h. große Staatschaulseen sein. Zu den viae publicae gehören auch gewöhnliche Landstraßen oder Chaulseen von geringerer Breite und die viae vincinales oder communes, die nur örtlichen Bedürfnissen dienen. Die Benutzung der viae privatae dagegen ist nur besonders Berechtigten gestattet¹. Man wird dennoch nicht fehlgehen, wenn man die Straßen, die die Römer in Germanien gebaut haben, in zwei große Gruppen, die Heerstraßen und die Vizinalstraßen, einteilt.

Die Breite der Hauptstraßen ist sehr verschieden. Ihr Mindestmaß soll rechtlich einerseits 15 Fuß (etwa 4,25 m)², aber auch 2,40 m³ betragen haben. Am häufigsten findet sich in der Literatur jedoch eine tatsächliche Straßenbreite von sechs Metern (z. B. die Straße von Mainz nach Koblenz).

Die jedes private Recht ausschließende öffentliche Sachherrschaft über die Staatsstraßen (viae militares und viae consulares, praetoriae) liegt in Italien beim populus romanus. Er übt diese Sachherrschaft durch seine Oberbeamten aus⁴. Trotzdem ist die Unterhaltung in der Regel den Anliegern übertragen⁵. Das Eigentum am Straßengrundstück steht dagegen dem "Staat"⁶ zu⁷.

Auch der Bau der Staatsstraßen obliegt seit dem Tribunen Cajus

1 Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 29.

2 So a. a. O., S. 26.

3 So Karaisl v. Karais, Die deutsche Straßenfibel, S. 21.

4 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8.

5 Wagner, Die Römer in Bayern, S. 61.

6 Staat ist hier im Sinne des römischen Gemeinwesens ("populus romanus") zu verstehen, denn die spezifische Bedeutung von Staat ist im Altertum noch unbekannt (vgl. Krüger, Allgemeine Staatslehre, S. 9).

7 Kodai, Straßenrecht, S. 279.

Gracchus (124 v. Chr.) gesetzlich den Angrenzern. Wenige Jahre danach ist keiner, ohne Unterschied des Standes, von der Straßenbaupflicht befreit¹. In Friedenszeiten werden zum Straßenbau auch die Legionen verwandt², wobei die Einwohner der Provinzen zur Mithilfe verpflichtet sind³. Auf diese Weise entstehen mehrere tausend Meilen neuer Straßen.

Beispielgebend bleiben die Organisation und die Technik im römischen Straßenwesen. Die zentrale Lenkung des Straßenbaues entspricht dem Verwaltungssystem der römischen Regierung. Im Staatsauftrag plant sie die Neuanlage von Straßen. Sie weist die Provinzialstatthalter an⁴, die den Wegebau durch ihre Straßenmeister ausführen. Ingenieure tragen die Verantwortung für die technische Durchführung⁵.

Für Verwaltung und Beaufsichtigung des gesamten fertiggestellten Straßennetzes ist ein umfangreicher Beamtenapparat beschäftigt. An der Spitze steht der Oberinspektor für die römischen Reichsstraßen mit Sitz in Rom. Von dort werden Weisungen an die Verwalter der einzelnen Straßenlinien erteilt, die von einem Heer von Kontrolleuren in ihrer Arbeit unterstützt werden. Sie wachen von ihren, in gewissen Abständen an der Straße errichteten Türmen über die ordentliche Unterhaltung der Straße und über die Sicherheit des Verkehrs⁶.

1 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 8.

2 Zur Zeit des Kaisers Augustus sind dies 24 Legionen (jede 6200 Mann).

3 Greger, Fahrwegbauten, S. 12.

4 Kodal, Straßenrecht, S. 279.

5 Gasner, a. a. O.

6 Reincke, Reichsstraßen vor 2000 Jahren, S. 34; Spindler, Handbuch der bayerischen Geschichte I, S. 57.

Die Kosten des Straßen- und Brückenbaues werden von den Censoren der Staatskasse angelastet¹, wobei der Staat auch für Rasthäuser (maisons rouges) und Pferdewechselstellen (mutationes) sorgt². Die vom Senat angewiesenen Gelder³ decken jedoch nur die Kosten für die Ingenieure und die gehobenen Arbeiter, wie Maurer, Steinmetzen und Zimmerleute⁴. Das Straßen- und Wegerecht trägt während der römischen Besetzung Süddeutschlands sichtbar den Stempel der alles in öffentlichen Bann nehmenden Zentralverwaltung Roms. Diese Tatsache allein ermöglicht eine jahrhundertlang beispielhafte Entwicklung des Straßenwesens.

2. Die fränkische Zeit (500-900 n. Chr.)

a) Die staatliche und räumliche Entwicklung

Baiern, Boiuvarien oder Baiuvarien formt sich in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts aus⁵. Als die Römer um 480 abziehen, bleibt in den Süddonaulanden ein keltoromanisch-römisch-germanisches Mischvolk zurück. Aus ihm bildet sich der "Stamm" der Bayern, als die Franken nach Zerstörung des Thüringerreichs (um 530) den mittleren und östlichen Alpenraum ihrem Reiche einverleiben⁶. An der Südostflanke des Merowingerreiches errichten sie ein "Herzogtum" als

1 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8; Kodal, Straßenrecht, S. 279; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 20.

2 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 22.

3 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 20.

4 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 8.

5 v. Panzer, Landständische Rechte, S. 250. Der Name "Bayern" ist seit ca. 550 belegt (Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 18).

6 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 23; Hubensteiner, a. a. O., S. 16 und 22.

Grenzorganisation. An der Spitze des Stammesstaates¹ steht der vom Frankenkönig eingesetzte fränkische Grenzherzog (dux)². Garibald I., aus dem Geschlecht der Agilolfinger, wird zum ersten Bayernherzog ernannt (um 555)³. Herzogssitz der "provincia Baiuvariorum"⁴ ist bis in das 13. Jahrhundert Regensburg.

Für die Entwicklung des selbständigen Stammesherzogtums Bayern sind zwei Tatsachen bestimmend. Einerseits wirkt sich der große Abstand vom Zentrum des fränkischen Großreiches im neustrischen Paris ungünstig aus. Andererseits trägt die politisch-militärische Aufgabe, die Südostflanke des Merowingerreiches gegen die um 600 durch die Donau-Theißebene westwärts drängenden Avaren und Slawen zu verteidigen, dazu bei, die Herzogsmacht der Agilolfinger zu einer weitgehend unangefochtenen Autonomie und Herrschaftskontinuität erstarben zu lassen. Häufig treten sie deshalb als Unterkönige des fränkischen Großkönigs auf⁵.

Seine fast königsgleiche Stellung erlaubt Herzog Tassilo III. (756-788)⁶, während seiner Regentschaft das Herzogtum entscheidend zu erweitern. 772 gliedert er Kärnten dem bayerischen Herzogtum an⁷. Nach der Gründung des Klosters Innichen im Pustertal (769) können die Agilolfinger gegen Ende des 8. Jahrhunderts ihre Herrschaft auf das gesamte Gebiet des späteren Tirol (Puster-, Rienz-, Eisack- und

1 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 24.

2 Bosl, a. a. O., S. 23.

3 Bosl, a. a. O., S. 25.

4 Das Gebiet der Stammesherrschaft wurde noch im 8. Jahrhundert wie im Römerreich provincia = Provinz genannt. Das bezeugt, daß das Frankenreich und seine Organisation deutlich als Erben und Nachfahren des Römerreiches auftreten (vgl. Bosl, a. a. O., S. 28).

5 Bosl, a. a. O., S. 26; vgl. auch Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 25 f.

6 Bosl, a. a. O., S. 44.

7 Bosl, a. a. O., S. 46.

Unterinntal und den Raum um Bozen)¹ ausdehnen.

Das ältere bayerische Stammesherzogtum endet, als 788 Karl der Große Tassilo als letzten Herzog der Agilolfinger absetzt².

Nach dem Sturz Tassilos wird Bayern karolingisches Teilreich. 817 wird es Ludwig dem Deutschen zugeteilt³, der im Vertrag von Verdun (843) das gesamte ostfränkische Reich zugestanden bekommt und zum König ernannt wird.

Um 900 gelingt es, das alte Stammesherzogtum wiederherzustellen. Nach der Regierungszeit der Karolinger kann Arnulf⁴ als Führer des bayerischen Adels im Kampf gegen die Ungarn die Selbständigkeit Bayerns als Herzogtum wiedererlangen und behaupten.

Rückschauend stellen sich in Bayern Stammeswerdung und Entstehung des Herzogtums als ein identischer Vorgang dar. Dieser über 200 Jahre dauernde Prozeß wird in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts durch die merowingische Expansion und den Ausbau des merowingischen Frankenreiches ausgelöst.

b) Handel und Verkehr

Der Warentransport wird in fränkischer Zeit durch den schlechten Zustand der Wege und fehlende Fernstraßen stark erschwert. Händler müssen oft Dorfwege und Fußpfade über weite Strecken benutzen⁵. Menschliche Tragkraft und Saumtiere sind hauptsächlich die allein verfügbaren Beförderungsmittel⁶.

1 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 46 f.

2 Bosl, a. a. O., S. 32.

3 Bosl, a. a. O., S. 61.

4 Aus dem Geschlecht der Schyren (Scheiern).

5 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 44.

6 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123.

Dennoch bestehen ferne Handelsbeziehungen mit dem Süden. Die Klostergründung Innichen zeigt, daß dem Pustertal in der Politik der fränkisch-deutschen Könige neben der Herrschaftsfunktion auch eine entscheidende Handelsbedeutung beigemessen wird. So findet ein Warenaustausch zwischen Bayern und dem gesamten Dolomitenmassiv, einschließlich Cadore, Piavetal, Friaul und Aquileja, statt¹. Der Fernverkehr scheint auf diese Gebiete beschränkt zu sein.

Innerhalb der Gave jedoch beleben Handel und grundherrliches Fuhrwerk den Verkehr. Zudem stellen Bauern ihre Gespanne gegen Entgelt für den Gütertransport zur Verfügung. Es sind dies die einfachsten Formen des späteren Speditionsgewerbes. In großen Warenzügen fährt man oft zum gemeinsamen Ziel, um gegen die Gefahren räuberischer Überfälle besser gewappnet zu sein².

Funde aus Reihengräbern des 6. und 7. Jahrhunderts beweisen, daß man einst Erzeugnisse aus den Werkstätten einheimischer Schmiede, Kunstschmiede und Töpfer sowie von ländlichen Wanderhandwerkern für die aristokratisch organisierte, agrarische Gesellschaft transportierte³.

Erst die Karolinger erstreben den Handel mit dem Ausland zu beleben. So halten sich um 900 Kaufleute aus Kiew in Frankfurt auf, wenig später kaufen slawische Händler in Regensburg bayerische Pferde⁴.

c) Die Entwicklung des Straßenbaues

Bis zum 18. Jahrhundert bleibt der Bautechnik die hohe Kunst römischer Straßenbauer versagt⁵. In fränkischer Zeit beeinflußt vor allem die Entwicklung der staatlichen Herrschaft in Bayern den Straßenbau

1 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 47.

2 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 32.

3 Bosl, a. a. O.

4 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 27.

5 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 8; Kodal, Straßenrecht, S. 279.

ungünstig. Es fehlt eine einheitliche staatliche Straßenverwaltung. Weder die eigenen noch die kunstvollen, festen Römerstraßen werden unterhalten. Dank ihrer sorgfältigen und massiven Bauweise stehen sie noch lange nach dem Zerfall des römischen Weltreiches in den früheren Gebietsteilen als ein Denkmal einstiger Macht und Größe. Den germanischen Stämmen fehlt vor allem während der bewegten Zeiten der Völkerwanderung (5.-8. Jahrhundert) das Verständnis für eine systematische Straßenentwicklung¹.

So wird verständlich, daß man sich zum Straßenbau nur einfachster Mittel bedient. Holz oder Steine überdecken die Erdwege. Die schadhafte Fahrbahn wird schlicht mit Reisig, Faschinen oder Steinen ausgebessert. Vermutlich werden die Hauptwege auch notdürftig gepflastert².

Karl der Große ist bestrebt, das ererbte römische Straßennetz zu erhalten. Wie andere Regalien überträgt er auch Königsstraßen den Reichsständen als kaiserliche Lehen³, was jedoch die Rechtsnatur der Königsstraße nicht berührt⁴. Durch Belehnung und Weiterverleihung sowie Begründung von Immunitäten als Herrschaftsbezirke ergibt die laufende Fürsorge für das Straßenwesen ein buntes Bild stückweiser Unterhaltungspflichten⁵. Der Kaiser weist zwar die Grafen an, schlammige Wege zu reinigen, gelegentlich zu pflastern oder auszubessern, doch gelingt es ihm nicht, Straßen anzulegen, die sich

1 Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 8.

2 Spiess, Straßenwesen, S. 33; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123.

3 D. h. Landvergabe zum Nießbrauch gegen persönliche Dienstleistung (z. B. Heer- und Hoffahrt) bei gegenseitiger Treuepflicht. Dafür genießt der Beliehene den Schutz des Lehnsherrn.

4 Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 25; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 387.

5 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 9.

mit den römischen vergleichen lassen¹. Im Gegensatz zu den zentral-verwalteten Römerstraßen gibt die Lehensverfassung keine Möglichkeit, den Bau und die Pflege der Straßen entscheidend zu fördern und zu organisieren.

d) Das Wegenetz

Über die Entwicklung des innerbayerischen Straßennetzes in fränkischer Zeit sind nur kärgliche Nachrichten vorhanden.

Offenbar werden während der Völkerwanderung keine neuen Fernstraßen gebaut. Der Verkehr bewegt sich hauptsächlich auf den alten Salzstraßen und den römischen Heerstraßen (oft Hellwege, Hochstraßen oder hohe Wege genannt). So nimmt nach Süden die wichtige römische Querachse Bayern-Tirol den Handelsverkehr auf. Sie verbindet Innichen über den Brenner, Scharnitz und Partenkirchen mit Augsburg. Ebenso behält die Nachfolgerin der alten Römerstraße, die Via Claudia, ihre einstige Bedeutung. Über den Kreuzbergsattel zieht sie sich in das Piavetal bis nach Altinum². Soweit die römischen Militärstraßen nur strategischen Zwecken dienten, verfallen sie.

In den Gauen wächst dagegen das Wegenetz durch die Ausbildung des grundherrschaftlichen Systems. Eine Grundherrschaft, zu der mehrere Gutshöfe gehören, hat Pflichtabgaben in Form von Naturalien an den sogenannten Fronhof abzuführen. Die Fronhöfe liefern die Überschüsse an die Pfalz des Landesherrn oder bringen sie zum Verkauf auf die Märkte. Aus diesen Verbindungen entstehen zusammenhängende Wirtschaftsgebiete. Die Folge ist ein dichtes Wegenetz. Meist trägt es jedoch den Charakter notdürftiger Verbindungswege, die von

1 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 24.

2 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 47.

Markgenossenschaft zu Markgenossenschaft die Gawe durchziehen¹.

Ausgrabungen im Mainingebiet zeigen, daß sich römische und altfränkische Feldwege und Dorfstraßen (selbst Häuserfluchten) weitgehend decken².

In den Ortschaften, namentlich in den Städten, führen gewöhnlich vier Straßen vom Markt zu den Haupttoren³. Der Markt stellt ursprünglich den Kreuzungspunkt zweier Landstraßen dar. Da solche Stellen Anschlüsse gleich in mehrere Richtungen bieten, ziehen sie die Siedler besonders an und lassen sie hier sesshaft werden.

Überschauend dehnt sich das bayerische Wegenetz nur örtlich aus. Erst Karl der Große gibt einen entscheidenden Anstoß im Wegebau.

Er und die nachfolgenden Regenten wissen um die Bedeutung von Handel und Verkehr und sorgen deshalb für den Ausbau des Verkehrsnetzes im Landesinnern und für die Anlage von Fernverbindungen⁴. Sie schaffen zwar keine Straßen, die in technischer Hinsicht mit den römischen vergleichbar sind, doch verdichten und erweitern sie das gesamte Straßennetz. So regt Karl der Große den Ausbau eines Lokal- und Fernstraßennetzes an, das für die Besiedlung weiter Teile Süd- und Mitteldeutschlands nachhaltige Wirkung ausübt und in späterer Zeit zur Basis für die Straßen- und Verkehrsentwicklung nach Osten wird⁵. In den Grenzmarken werden neue Straßen angelegt und ausgebaut⁶, denn mit dem Vordringen der Kolonisation wird das

1 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 375; vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 397.

2 Bader, a. a. O., S. 378.

3 Knoll, Geschichte der Straße und ihre Arbeiter, S. 17.

4 Siehe dazu die Karte über die großen deutschen Verkehrsstraßen am Ende der Karolingerzeit auf S. 31.

5 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 32.

6 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 26.

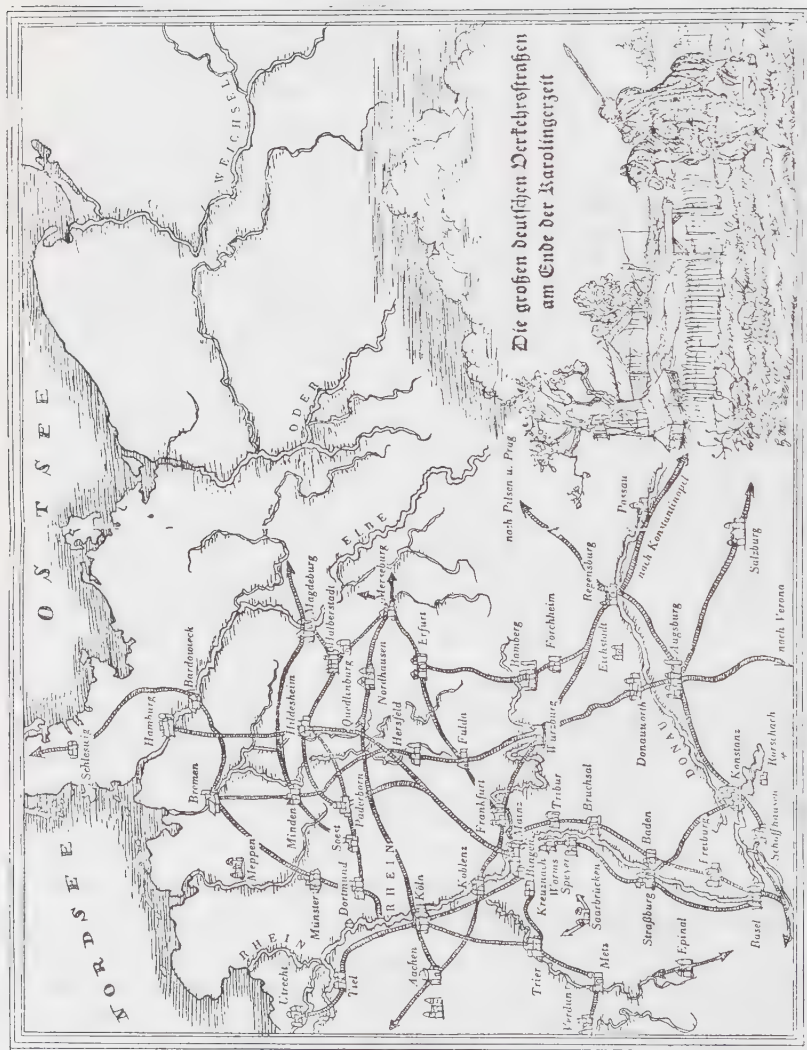


Abb. 8

Grenzland auch für den Handelsverkehr erschlossen. Für den Handel mit den Slawen ordnet Karl der Große bestimmte Grenzplätze an. Im Norden sind es Bardowiek (bei Lüneburg) und Schesel (an der Elbe), weiter im Süden Magdeburg¹, Erfurt, Forchheim und Regensburg².

Wieder sind es längst begangene Wege, zum Teil uralte Völkerwege, die genutzt und ausgebaut werden. So verbindet, parallel zur Grenze zu den Slawen und Awaren, eine Straße die Orte Bardowiek-Celle-Magdeburg-Erfurt-Bamberg-Forchheim-Regensburg³ und Lorch an der Donau⁴. Nach seiner Gründung liegt auch Nürnberg an dieser großen Verkehrsader⁵. Frühzeitig führen mehrere Wege aus dem heutigen Böhmen in Richtung Erfurt und Nürnberg und weiter zur fränkischen Furt am Main.

e) Die Rechtsentwicklung

Das Rechtsleben der fränkischen Zeit wird durch das Stammesrecht beherrscht. Es ist Gewohnheitsrecht, das bis zum Ende der Völkerwanderung nur mündlich überliefert wird⁶. Im Laufe der Zeit tritt

1 Magdeburg wird erstmalig 805 genannt (Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 31).

2 Eine ähnliche Verkehrsbedeutung wie Magdeburg im Norden, besitzt Regensburg für den Süden (Karaisl v. Karais, a. a. O.).

3 Diese Straße wird bei Regensburg unter Karl dem Großen z. B. 794 als *via noviter facta* erwähnt (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, S. 392); Die Straße von Bardowiek über Erfurt nach Regensburg ist in der bedeutsamen Capitularbestimmung Karls des Großen von 805 benannt (Spiess, Straßenwesen, S. 30).

4 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 26 f.; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 45.

5 Die Nürnberg-Erfurter Straße über Coburg und Eisfeld wird bereits um 800 angelegt (vgl. Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 14 und Herold, Die alte Hochstraße Nürnberg-Erfurt, S. 9).

6 Merk, Werdegang und Wandlungen der deutschen Rechtssprache, S. 9.

neben das Volksrecht das Königsrecht. Seit dem 7. Jahrhundert sind es die sogenannten Kapitularien¹.

Entscheidende Rechtsentwicklungen dieser Periode beeinflussen nachhaltig die Rechtsverhältnisse der Straßen und Wege. So bildet sich Eigentum an Grund und Boden aus. Allerdings ist es noch zu Gunsten der Genossenschaft bzw. der Familie gebunden und dem König stehen weiterhin Nutzungsrechte als sogenannte Regalien² zu. Wirtschaftlich treten die Markgenossenschaft, politisch der König und der Grundherr in den Vordergrund.

Die Straßen und Wege werden in dieser Epoche nach ihrer Bedeutung, die sie aus dem allgemeinen Bedürfnis erlangt haben, in Klassen eingeteilt. Das bayerische (Lex Baiuvariorum³) und das ale-

1 Vom König erlassene Satzungen.

2 Befugnisse, die ursprünglich dem fränkischen König zustehen. Sie bedeuten die ausschließliche Zuständigkeit des obersten Trägers öffentlicher Herrschaft oder eines von ihm Beliehenen, dieses Recht zu gebrauchen (Thieme, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 61; Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte I, 369).

3 Die Lex Baiuvariorum entsteht im 8. Jahrhundert unter der Einwirkung der fränkischen Könige und zeichnet abschließend die Stammesrechte der Bayern auf (Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 198). Sie entsteht im Auftrag des letzten Merowingerkönigs Dagobert (Bosl, Bayerische Geschichte, S. 25; Hubensteiner, Bayerische Geschichte, S. 31). Die Lex Baiuvariorum ist in ihren deutschen Rechtswörtern das älteste Bayerische Sprachdenkmal (Merk, Werdegang und Wandlungen der deutschen Rechtsprache, S. 5) und die wichtigste Quelle für die öffentlichen wie privatrechtlichen Verhältnisse der Agilolfingerzeit. Sie stellt die erste größere Rechtskodifikation Bayerns, aber auch die einzige bis in die Zeit Ludwigs des Bayern (1346) dar (Doeberl, Entwicklungsgeschichte Bayern I, 48). Das in ihr enthaltene Staats-, Privat-, Straf- und Prozeßrecht steht zwar unter fränkischem Einfluß, sicher ist es aber aus dem Rechtsbewußtsein des bayerischen Volkes hervorgegangen und bringt das ursprüngliche Stammesrecht zum Ausdruck. Es ist nur leicht umgestaltet und in eine den christlichen Anschauungen entsprechende Form gebracht (Doeberl, a. a. O. I, 50 f.). In ihren staats- und kirchenrechtlichen Titeln hat sie jedoch fränkischen Ursprung und regelt nicht nur bayerische, sondern auch gesamtfränkische Verhältnisse (Doeberl, a. a. O. I, 51).

campum defendi. vel am-
plicandi factum morem
antequam quem signum
iuriffam uocamus abfule-
re uel iniuste reciderit
cum. i. sot compo. xxiij

Siquis uia publica ubi
pact dicitur egredietur
uia equalis alius cuius clau-
ferit contra legem ampen-
sot componat & illam sepem
tollat & sinegare uoluerit
cum. xii sacramentalis iurid-
ica conuentione uel
pastorale qui cum ali-
cui clausura cum. i. sot
componat & apertus tamen

sacramentalis iurid-

xxi **D**efensa cum animalis
quis clausura cum. i.
sot componat aut cum
sacramentalis iurid-

xxii **S**iformem quacumque
immundicie consue-
nuerit uel maculauerit
& mundatū inprimis
ut nulla sit suspitio compa-
natio nris & cum. i. sot compo
aut cum. i. sacramentalis iurid-

xxiii **S**i aut plurimorum
uicinia putetur fuerit
compositionem inter se mul-
tetur illi uero in pristinum
putum restitue gradum

Wegerechtliche Vorschriften der Lex Baiuvariorum
(Tit. X, 19-21).

zu schützen oder zu vergrößern, welches Zeichen wir 'Weife' nennen, [wer es] beseitigt oder widerrechtlich abschneidet, der büße es mit 1 Schilling.

19. Wenn einer den öffentlichen Weg, auf dem der König oder Herzog auszieht, oder einen diesem gleichen Weg eines andern widerrechtlich sperrt, der büße es mit 12 Schillingen und entferne jenen Zaun; und wenn er es leugnen wollte, so soll er mit 12 Eidhelfern schwören.

20. Inbetreff eines Gemeindeweges oder einer Viehtrift, wer diese einem andern sperrt, soll es mit 6 Schillingen büßen und den Weg wieder öffnen, oder er schwöre mit 6 || Eidhelfern.

21. Inbetreff eines nachbarlichen Fußpfades, wer diesen sperrt, büße mit 3 Schillingen oder schwöre mit einem Eidhelfer.

22. Wenn einer einen Brunnen mit irgendwelchem Schmutz verunreinigt oder besudelt, soll er ihn vor allem so reinigen, daß kein Verdacht einiges Unflates mehr zurückbleibt, und [dann] soll er es mit 6 Schillingen büßen oder er schwöre mit 6 Eidhelfern.

23. Wenn aber der Brunnen mehreren in der Nachbarschaft gehörte, so mögen sie die Buße unter sich ausmachen; sie sollen aber den Brunnen in den vorigen Stand setzen. ||

campum defendi vel applicandi¹ secundum morem antiquum, quem signum 'wiffam' vocamus, abstulerit vel iniuste reciderit, cum 1 sol. conponat.

XVIII. Si quis via puplica, ubi rex vel dux egreditur, vel via equale alicuius clausurit contra legem, cum XII sol. conponat et illam sepe tollat; et si negare voluerit, cum XII sacramentales iuret.

XX. De via convitinali vel pastorali, qui eam alicui clausurit, cum VI sol. conponat et aperiat, vel cum VI || sacramentales iuret.

XXI. De semite convitinali, quis clausurit, cum III sol. conponat aut cum I sacramentale iuret.

XXII. Si fontem quacumque immundicie² coinquinaverit vel maculaverit, et mundet eum inprimis, ut nulla sit suspitio coinquinationis, et cum VI sol. conponat aut cum VI sacramentales iuret.

XXIII. Si autem plurimorum in vicinia puteus fuerat, compositionem inter se multentur, illi vero in pristinum puteum restituatur gradum. ||

¹ applicandi. ² immundicia.

Gedruckter und übersetzter Text aus der Lex Baiuvariorum, Tit. X, 19-21.

mannische Volksrecht unterscheiden die öffentlichen Wege (viae publicae), die Nachbarschaftswege (viae convicinales) und die Hirtenwege (viae vel actus pastorales). Die via publica ist nach bayerischem Recht die Straße, "die der König geht"¹. Sie dient als Land- und Heerstraße dem durchgehenden Verkehr. Man nennt sie via regia, strata regia, des Königs Straße oder einfach die "Straße"². Heute noch werden die Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung unterschieden. Die sogenannten öffentlichen Wege der fränkischen Zeit finden nach heutigem Recht eine weitere Unterteilung in Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Die Nachbarschaftswege wird man den heutigen Gemeindestraßen gleichsetzen können, während den Hirtenwegen am ehesten die öffentlichen Feld- und Waldwege und die beschränkt öffentlichen Wege entsprechen³. Unterscheidet die Lex Baiuvariorum bereits Straßenklassen und kennt die Lex Alamannorum⁴ die via publica, so enthalten weder die Capitularien Karls des Großen für Sachsen noch die Lex Saxonum⁵ eine Regelung über Straßen und Wege⁶.

Die großen Durchgangsstraßen sind stets viae publicae⁷ und unterliegen dem königlichen Bann⁸. Ein Ausfluß des Königsbannes ist

1 Mon. Germ. Leg. I, 215, Capitularien 818/19 c. 8.

2 Knoll, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, S. 17; Weigel, Altstraßenforschung, S. 195; v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 25.

3 Vgl. Zur Einteilung der Straßen § 1 Abs. 1, FStrG und Art. 3 Abs. 1 BayStrWG.

4 Entstanden in den ersten Jahrzehnten des 8. Jahrhunderts. In ihr sind die Stammesrechte der Schwaben zusammengestellt (Lieberich, Geschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 198).

5 Entstanden am Anfang des 9. Jahrhunderts (Merk, Werdegang und Wandlungen der deutschen Rechtssprache, S. 10).

6 Vgl. Reallexikon der germanischen Altertumskunde IV, S. 390 ff.

7 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123.

8 Das Bannrecht ist die Grundlage der königlichen Gewalt. Es ist das Recht, unter Strafandrohung etwas zu gebieten (Doeberl, Entwicklungsgeschichte Bayerns I, 52); vgl. auch Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen, besonders in Bayern, S. 7.

der Geleitsfrieden, der in den ältesten deutschen Rechtsquellen in den verschiedensten Formen Ausdruck findet. Unter Geleitsfrieden steht im langobardischen Recht der Weg zum König und vom König. Diesen Frieden darf der Reisende nicht mißbrauchen, indem er Angriffe des Gegners herausfordert¹. Zur Überwachung des Geleitsfriedens muß ein freier Mann nach dem Gesetzbuch Rotharis (643) für eine Reise innerhalb des Reichs die Erlaubnis des Königs einholen. Bei jeder Reise hat er einen königlichen Paß mitzuführen². Nach den *leges quas Ahistulf rex adiunxit* (750) Nr. 6 benötigt er außer dem königlichen Paß auch eine richterliche Bewilligung. Dem Gedanken des Geleitfriedens dient auch die Bestimmung aus den Gesetzen Luitprandes, die fordert, den Einwanderer an der Grenze zunächst festzunehmen und dem richterlichen Verhör zuzuführen³.

Durch das Verbot, Wege zu sperren, bleibt die Öffentlichkeit der Straße gewahrt. Die Mißachtung dieses Verbotes wird, je nach Bedeutung der Straße abgestuft, unterschiedlich bestraft, denn die Behinderung trifft jeweils eine verschieden große Anzahl von Benutzern⁴. So wird der Wegefrevler nach der *Lex Baiuvariorum* mit zwölf Schillingen Buße belegt, wenn er auf der Königsstraße Hindernisse errichtet. Versperrt er einen Gemeindeweg, trifft ihn eine Strafe von sechs Schillingen; behindert er einen nachbarlichen Fußpfad, muß er dies mit drei Schillingen büßen⁵.

Unter den fränkischen Königen bildet sich ein völlig neues

1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 377.

2 Beyerle, Die Gesetze der Langobarden, S. 63.

3 Beyerle, a. a. O., S. 213.

4 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 41.

5 *Lex Baiuvariorum* X, 19-21.

System des Wegerechts heraus¹. Kraft des Friedensbannes² nimmt der König jetzt einige große Durchgangsstraßen unter seinen besonderen Schutz. Aufgrund des Verordnungsbannes³ erläßt er ein System von Pflichten für den Bau und die Unterhaltung von Straßen und Brücken. Durch seinen Verwaltungsbann⁴ ist er schließlich Träger der Exekutive und überwacht die Ausführung seiner Anordnungen. Dieses Aufsichtsrecht kann er auch den Grafen (comes) zur besseren Durchführung übertragen.

Die Straßenbaulast tragen nach heutigem Recht, entsprechend den verschiedenen Straßenarten, der Bund, das Land, die Landkreise und kreisfreien Gemeinden sowie für Gemeindestraßen die Gemeinden⁵. Das bedeutet, Träger der Straßenbaulast ist stets eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Nach fränkischer Rechtsauffassung lastet dagegen die Bau- und Unterhaltungspflicht nicht auf der Obrigkeit, sondern fällt gewohnheitsrechtlich oder vertraglich ganz dem Grundbesitzer zu. Als Grundlast lastet diese Pflicht nach karolingischem Recht ausschließlich auf den Anrainern⁶. Da diese sich der drückenden Last stets zu entledigen versuchen, bleiben die Straßen häufig ungebessert. Karl der Große, dem die Unterhaltung bestehender und die Anlage neuer Verkehrswege besonders angelegen ist, erkennt den Mangel dieser Regelung. Er legt deshalb allen Gauenwohnern die

1 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8.

2 Kraft diesem nimmt der König besondere Personen und Sachen in seinen Sonderschutz und verbietet Angriffe auf sie (Mitteis, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 46).

3 Kraft diesem kann der König allgemein bindende Rechtsnormen aufstellen; er gewinnt das dem germanischen König noch fehlende Recht der Legislative und damit die Möglichkeit zur Ergänzung des Volksrechtes (Mitteis, a. a. O.).

4 Kraft diesem ist der König Träger der Exekutive, vor allem der Polizeigewalt. Diesen Bann kann er Untertanen übertragen (Mitteis, a. a. O.).

5 Siehe Art. 41 und Art. 47 Abs. 1 BayStrWG.

6 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 30.

Wege- und Brückenlast als gemeine Last auf¹. Zur Erfüllung dieser Pflicht haben die Untertanen Naturaldienste zu leisten². Demnach ist die Bau- und Unterhaltungspflicht öffentlicher Straßen keine öffentliche Aufgabe³, sondern eine Angelegenheit der unmittelbar betroffenen Privaten.

Trotzdem werden die wichtigsten Durchgangsstraßen aus Reichsmitteln hergestellt und unterhalten⁴. Dafür stehen die Brücken- und Wegegelder zur Verfügung, die für die Benutzung dieser Straßen zu entrichten sind⁵. Die zusätzlich für transportierte Waren zu leistende Zollabgabe fließt in den gleichen Fonds. Als Verkehrsabgabe ist sie eine wichtige Einnahmequelle für das Reich, aber auch eine starke Belastung für die Güterbewegung⁶.

Zölle und Wegegeld, als Beitrag zum Straßenbau vorgesehen, verleiht der König immer häufiger an Klöster und Fürsten als Regal. Die Nutznießer dieser Privilegien kommen jedoch nur selten den

1 Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte IV, 27; Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 565 f.

2 Waitz, a. a. O. IV, 27 f.; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 7.

3 Vgl. im Gegensatz dazu Art. 9 BayStrWG, wonach die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit Straßen zu bauen, zu erneuern, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern haben.

4 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 30.

5 Waitz, a. a. O. II, 304; IV, 50 f.; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 8.

6 Vgl. Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 1 und 4. Im römischen Reich, zu dem auch die südlichen Teile Deutschlands gehörten, war das Zollwesen an den äußeren Grenzen, aber auch im Innern zwischen den Regionen und Provinzen vollständig ausgebildet. Die germanischen Reiche, besonders Franken, übernahmen dieses Recht zur Zollerhebung. Im 9. und 10. Jahrhundert wurde bereits an die meisten Bischofskirchen mit der Immunität auch eine sogenannte Zollstätte verliehen (ders., a. a. O., S. 8).

damit verbundenen Pflichten, dem Ausbau und der Unterhaltung der Wege, in geforderter Weise nach. Die Abgaben bieten vielmehr eine willkommene Einnahmequelle¹. Deshalb bestimmen das salische Volksrecht² und wiederholt die Capitularien Karls des Großen (ab 805), daß das Recht zur Zollerhebung eine Gegenleistung bedinge. Ursprünglich dürfen Zölle nur als Äquivalent für die Leistung von Verkehrs- und Sicherheitsdiensten³ erhoben werden. Nunmehr sollen Zölle allein als Entgelt für die Instandhaltung und Benützung der Landstraßen sowie für die Sicherheit der Kaufleute und ihrer Waren beansprucht werden. Sie werden ausschließlich für den Handelsverkehr vorgesehen. Da ständig neue Zollstationen entstehen, wird wiederholt angeordnet, Zölle nur an den bisher üblichen Stellen zu erheben⁴.

Straßen und Wege werden heute grundsätzlich öffentlich verwaltet⁵. Die Sorge für Anlage und Unterhaltung ausreichender Straßen gehört wegen ihrer erheblichen Bedeutung nach heute herrschender Ansicht zur staatlichen Daseinsvorsorge im weiteren Sinne⁶.

1 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123.

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 33.

3 Spiess, Straßenwesen, S. 33.

4 Vgl. Mon. Germ. Leg. sect. II, tom. I, p. 124, Capit. v. 805 c. 13; p. 132, Capit. v. 806 c. 10; p. 149, Capit. v. 809 c. 9; p. 294, Capit. v. 820 c. 1; vgl. Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, S. 20 ff., 33, 38, 54; Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte IV, 55, 56; Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, S. 7; Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 17; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 387; vgl. auch Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, S. 390 ff.

5 Art. 90 GG, Art. 58 und 59 BayStrWG.

6 Vgl. Bull, Die Staatsaufgaben nach dem Grundgesetz, S. 244 und 267; ebenso bereits im Jahre 1932 die Ansicht Werners, Die Wegeunterhaltung in Bayern, S. 13.

Nach dieser allgemeinen Erkenntnis stellen die öffentlichen Straßen eine staatliche Verwaltungsleistung dar¹. Straßenbaulast und Straßenverwaltung sind somit hoheitliche Aufgaben. In fränkischer Zeit fallen diese Bereiche auseinander. Die Baulast für alle Wege liegt generell bei den Gaveiwohnern. Nur die bedeutungsvollen Wege unterliegen dem Königsbann. D. h. vom König ergehen Weisungen an die Gaugrafen, Wege zu reinigen, zu bestreuen oder auszufüllen. Bei Neuanlagen großer Verkehrswege sind ohne Ausnahme Herzöge, Grafen, Bischöfe und Äbte zur Mithilfe verpflichtet². "Die Wege zum Nachbarn" hingegen verwaltet die Genossenschaft in eigener Verantwortung³. Diese Regelung entwickelte sich, als nach dem Zusammenbruch des weströmischen Reiches gothische Völkerstämme von dem Gebiet zwischen Donau und Alpen Besitz nahmen. Dabei bildeten Feld, Wald, Wege und Stege das Gemeingut der alten Markgenossenschaft⁴. Seitdem rechnet der Weg zur Allmende und steht im Eigentum sämtlicher Gemeindegossen⁵. Für die Gesamtheit übt der Vorstand der Siedlungsgemeinschaft eine behördliche Wegeaufsicht aus⁶.

Nach der heute von höchstrichterlicher Seite anerkannten Konstruktion der öffentlichen Sachen kann das dem Straßenbaulastträger gehörende und dem Gemeingebruch gewidmete Wegegrundstück in öffentlichem Eigentum stehen⁷. Das eine hoheitliche Sachherrschaft begründende öffentliche Eigentum ist an den Bestand der öffentlichen Sache gebunden und dem bürger-

1 Vgl. Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 11 ff.

2 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 45.

3 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 283.

4 v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 25.

5 Vgl. Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 138; Schelcher, Der öffentliche Weg und seine Bedeutung für das öffentliche und Privatrecht, S. 6.

6 Daumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8.

7 Vgl. BVerfG., Beschlu. vom 10.3.1976 (BayVBl. 1976, 559 ff.) zu Art. 4 des Hamburgischen Gesetzes vom 4.4.1961 (GVBl. S. 117).

lichen Recht vollends entzogen¹. Der fränkische Allmendweg steht dagegen in genossenschaftlichem Eigentum. Seine Rechtsnatur scheint sich, obwohl Belege dafür fehlen, mehr bürgerlich-rechtlich zu orientieren. Daß die Königsstraße im Eigentum des Königs stand, läßt sich nicht begründen. Die Gesetze der Bayern (Lex Baiuvariorum) geben zum Beispiel keinen Hinweis, daß sich die fränkischen Könige oder Herzöge an Grund und Boden obrigkeitliches Eigentum² vorbehalten oder darauf gegründete Hoheitsrechte einräumen. Die Lex Baiuvariorum bezeugt vielmehr, daß die Freien vollkommenes Grundeigentum (z. B. Wiesen, Äcker und Wälder) haben, welches sie nicht nur vererben, sondern auch verkaufen oder vertauschen können, ohne daß sie König oder Herzog daran zu hindern vermögen³. Ein Staatseigentum im heutigen Sinne hat sich demnach in Deutschland, insbesondere in Bayern, erst später entwickelt⁴. Römische Rechtsquellen erlauben keinen anderen Schluß⁵. Aus der Tatsache allein, daß der König Träger der Königsstraße ist, ergibt sich nicht zwingend, daß diese auch in seinem Eigentum steht.

Zusammenfassend ist das Wegerecht dieser Periode vorwiegend privatrechtlich einzustufen. Festzustellen ist aber, daß die entstehende Landeshoheit noch nicht zwischen Staats- und Privatrecht unterscheidet. Sitten und Beispiele, die gewohnt sind oder nütz-

1 Vgl. in diesem Zusammenhang auch Art. 13 BayStrWG.

2 Von einem Staatseigentum kann man in dieser Zeit noch nicht sprechen, da der Begriff des "Staates" in seiner heutigen Bedeutung nicht anzuwenden ist. Er ist erst im 19. Jahrhundert zum "allgemeinen Normalbegriff der politischen Organisationsformen aller Zeiten und Völker" geworden (vgl. Krüger, Allgemeine Staatslehre, S. 9; Brunner, Land und Herrschaft, S. 125).

3 v. Panzer, Landständische Rechte, S. 251.

4 v. Panzer, a. a. O., S. 253.

5 v. Panzer, a. a. O., S. 254.

lich erscheinen, werden als Recht angesehen¹. Die aus Gewohnheit oder Vertrag auf den Grundherrn ruhende Bau- und Unterhaltungspflicht² zeigt aus heutiger Sicht, ebenso die genannten Wegerechte, privatrechtliche Züge.

3. Das Mittelalter

a) Die staatliche und räumliche Entwicklung

Das von Markgraf Luitpold und seinem Sohn Arnulf (Herzog von 907-937)³ wiederhergestellte Stammesherzogtum Bayern besteht nicht lange. In der Zeit von 938-947 wird es von Otto dem Großen dem Reich fest einverleibt⁴ und von nun an von den Ottonen beherrscht.

Danach wechseln Gebietszugehörigkeit und Herrschaftsträger ständig. Im Anschluß an die siegreiche Abwehr der Magyaren (Ungarn) auf dem Lechfeld (955) beginnt die weitere Besiedlung des Ostrau-
mes, wodurch die bayerische Ostmark (Österreich) entsteht. Bereits um das Jahr 1000 fällt diese in den Besitz der Babenberger (Bistum Bamberg). Desgleichen verliert Bayern den Nordgau (im wesentlichen das Gebiet um die Oberpfalz), Kärnten und die italienischen

¹ v. Panzer, Landständische Rechte, S. 7. Im Prolog der Lex Baiuvariorum heißt es: "Endlich hat sich jedes Volk auf der Grundlage der Gewohnheit Gesetze gemacht. Denn eine althergebrachte Gewohnheit wird als ein Gesetz angesehen". Danach kann all das Gesetz heißen, was schon von Vernunft wegen feststeht, was der öffentlichen Ordnung dient, was zum gemeinen Besten gedeiht. Gewohnheit aber heißt jenes Recht, weil es im allgemeinen Gebrauch ist (Beyerle, Vorwort zur Lex Baiuvariorum, München 1926).

² v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 5 f.

³ Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 65.

⁴ Vgl. Bosl, a. a. O., S. 69.

Marken (z. B. Verona und Aquileja), als Kaiser Otto II. nach einem Zwist mit Herzog Heinrich II. den starken bayerischen Machtblock zerschlägt¹.

Die Folgeherrschaft der Welfen² gibt Bayern wieder politisches Eigengewicht. Vor allem wird die innere Geschlossenheit gestärkt. Im Kampf gegen den Stauferkönig Konrad II. verliert Heinrich der Stolze 1139 schließlich Bayern an die Babenberger. Friedrich I. Barbarossa gibt es 1156 an den Welfen Heinrich den Löwen³ zurück und erhebt das von Bayern abgetrennte Österreich zum selbständigen Herzogtum⁴. Im neu aufflammenden welfisch-staufischen Konflikt setzt Friedrich I. Heinrich den Löwen ab (1180). Die Steiermark, die letzte bayerische Mark im Osten, trennt er als eigenständiges Herzogtum von Bayern⁵. Das auf sein altbayerisches Kerngebiet verkleinerte Bayern überläßt er dem bayerischen Pfalzgrafen Otto von Wittelsbach.

Die Wirkung der politischen Ereignisse von 1180 zeigt sich im Wandel vom ausgehöhlten Stammesherzogtum⁶ zum "institutionellen Flächenstaat"⁷. Da die Wittelsbacher sich auf einen umfangreichen

1 Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 72 f.

2 1070 ernennt Heinrich IV. Welf I. zum bayerischen Herzog.

3 Heinrich der Löwe gründet 1158 die heutige Landeshauptstadt als Markt München (Bosl, a. a. O., S. 134 und 174).

4 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 90.

5 Brunner, Land und Herrschaft, S. 247; Bosl, a. a. O., S. 92.

6 Das Land des Bayernstammes erscheint ursprünglich als Land (terra, provincia) Bayern. Dieses Stammesland spricht der Sachsenspiegel (um 1231) an, der Bayern zu den vier deutschen Ländern zählt, die einst Königreiche gewesen seien (vgl. Brunner, a. a. O.).

7 Der alte Stamm (bayerisches Stammesherzogtum) formt sich zunächst als ein Personalverband. Diesem ist ein bestimmter Begriff von "Friede" und "Recht" eigen, der sich mit dem Land verknüpft. Daraus geht in einem Rationalisierungsprozeß der sogenannte institutionelle Flächenstaat, der Landesstaat, das Territorium hervor. Dieser Vorgang ist Ausgangspunkt für den entstehenden modernen Verwaltungsstaat (vgl. Bosl, a. a. O. S. 92 f.; Brunner, a. a. O.).

Hausbesitz stützen und geschickt das Aussterben großer Adelsgeschlechter¹ ausnutzen, können sie das bereits in Auflösung befindliche Herzogtum zu einem geschlossenen Territorium ausbauen. 1214 wird es um die rheinische Pfalz vergrößert². Zur Festigung im Innern errichten sie eine Ämterverwaltung³, gründen Städte⁴ und Marktflecken und ordnen das Rechtswesen. Ihr Einigungsbemühen vermag jedoch nicht die Entstehung geistlicher Landesherrschaften zu verhindern. Das Erzbistum Salzburg und die Bistümer Passau, Regensburg und Freising können sich durch Bildung eigener Territorien der Eingliederung in den entstehenden Flächenstaat entziehen.

Dieser erfährt auch in der Zukunft eine ständige Gebietsveränderung. 1255 entstehen durch Teilung die beiden Länder⁵ Oberbayern (mit der Rheinpfalz und der Kurwürde) und Niederbayern⁶. Im siegreichen Wettbewerb mit den Habsburgern in Österreich erhält Ludwig IV. von Oberbayern die deutsche Königs- (1314) und später die Kaiserswürde (1328). Für sein Haus erwirbt er die Mark Brandenburg (1324), Tirol (1342) sowie Holland, Seeland, Friesland und den Hennegau (1345/46). Doch bereits 1329 hatte er im Hausvertrag von Pavia einen Teil des Nordgaves (die Oberpfalz) und die rheinische Pfalz an die rudolfinische Linie abgetreten. 1349 teilen seine Söhne ihr Erbe in Oberbayern mit Tirol und Brandenburg und Niederbayern mit den niederländischen Provinzen. Die Außenbesitzungen.

1 Z. B. von Steffling, von Vohburg, von Velburg, von Bogen und von Andechs (vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 111).

2 Bosl, a. a. O., S. 112.

3 Bosl, a. a. O., S. 117.

4 Z. B. Landshut (1204), Straubing (1218) und Landau an der Isar (1224) (siehe bei Bosl, a. a. O., S. 112).

5 Unter dem Wort "Land" versteht man in Bayern zwar nicht jeden beliebigen Herrschaftskomplex des "Landesfürsten". Ober- und Niederbayern sind jedoch als Länder anzugeben (vgl. Brunner, Land und Herrschaft, S. 249).

6 Bosl, a. a. O., S. 113. Zur niederbayerischen Residenz wird Landshut erwähnt.

gehen den Wittelsbachern bald wieder verloren¹. Ober- und Niederbayern bleiben als Restgebiete in bayerischem Besitz.

Der gesteigerte Einfluß der drei "Stände"² führt in Bayern zum Ständestaat. Seit dem 14. Jahrhundert nimmt das gesamte Reich eine ständische Struktur an. Das bedeutet, nur der stärkste König kann sich noch durchsetzen, während in den Territorien die Macht der Stände zu einer mitbeherrschenden und "staatstragenden"³ Kraft wächst. Als korporative Gruppen repräsentieren sie Land und Leute, wahren deren Interessen und haben Anteil an der Gesetzgebung⁴. Ihr Auftritt kann die Macht der Landesherren immer weiter zurückdrängen.

Die räumliche Abgrenzung Bayerns kommt indessen nicht zur Ruhe. Wie patrimonia (Hausgüter) werden Ober- und Niederbayern im 14. und 15. Jahrhundert behandelt und immer wieder zergliedert⁵. Die Teilung von 1392 schwächt die Macht der Herzöge aufs neue. Von nun an rivalisieren vier mittelgroße Teilherzogtümer miteinander: Bayern-München, Bayern-Ingolstadt, Bayern-Straubing und Bayern-Landshut. Erst Herzog Albrecht IV. von Bayern-München setzt den ständigen Landesteilungen ein Ende. 1506 erläßt er die Erstgeburtsordnung⁶, die die Unteilbarkeit des Landes bedeutet. Gleichzeitig führt er, nach den Auseinandersetzungen im "Landshuter Erbfolgekrieg" das

1 1363 fällt Tirol an die Habsburger, 1373 Brandenburg an die Luxemburger und 1433 die Niederlande an Burgund (Bosl, Bayerische Geschichte, S. 113, 128 und 161).

2 Landsässiger Adel, Prälaten der vier bedeutendsten Orden sowie Bürger und Bauern (Bosl, a. a. O., S. 118).

3 Vgl. zum Begriff des Staates für diese Zeit die Fußnote 6 auf S. 22.

4 In dieser ständischen Repräsentation in Bayern - gleichermaßen in Württemberg, Böhmen, Flandern, Frankreich und England - sieht Bosl die Wurzeln der parlamentarischen Vertretung (vgl. Bosl, a. a. O., S. 119).

5 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 122 f.

6 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 126.

gesamte Herzogtum wieder zusammen¹.

b) Verkehrsmittel

Die mittelalterlichen Transportmittel sind ein Abbild des allgemein schlechten Zustandes der Straßen dieser Epoche. Auf den schmalen, meist unbefestigten und nur bei trockener Witterung benutzbaren Wegen ist das Reisen vielfach nur mit Roßbahre², Sänfte, zu Pferde oder zu Fuß möglich. Deshalb befördern noch vorwiegend Tragtiere und menschliche Lastenträger die Güter³. Wie im Altertum sind es Maulesel, Esel und Saumroß, die schwerbeladen das Straßenbild bestimmen.

Wo es die Straße erlaubt, reisen Kaufmann und Krämer mit einem zweirädrigen Karren, dessen Achse eine Tragfähigkeit bis zu 35 Zentnern erreicht. Er wird von vier oder mehr hintereinanderlaufenden Pferden gezogen. Vielfach werden auch Ochsen eingespannt, die in dieser Zeit eine große Rolle spielen. Man benutzt

-
- ¹ Dies gelingt ihm, nachdem das 15. Jahrhundert eine besondere Epoche der landständischen Einigungen und Bünde war. So wirkten Landesherr und Landstände nicht nur in der Gesetzgebung, sondern in allen Angelegenheiten der Wirtschaft, im Geld- und Polizeiwesen sowie in der Landwirtschaft zusammen. Es ist eine institutionelle patrimoniale Herrschaft, die erst in der Zeit von 1803-1806 zum Staat moderner Prägung durch gänzliche Ausschaltung der Landesherren wird (vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 123 ff.).
- ² Zwei hintereinanderlaufende Pferde sind mit zwei Stangen verbunden. Dazwischen befindet sich eine Sänfte.
- ³ Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 7 ff.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, S. 9; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 422; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 50.

sie vor allem im Winter zum Ziehen gepackter Schlitten¹.

Die mühsame Beförderung der Waren wird inzwischen immer häufiger von den sogenannten Karrnern ausgeführt. Genossenschaftlich als Zunft organisiert, betreiben sie gewerblich den Gütertransport². Im unwegsamen Gebirge entsteht parallel dazu der eigene Beruf des Semers oder Seumers (Eseltreiber)³.

Erst das 12. Jahrhundert bringt eine geringe technische Verbesserung im Wagenverkehr. Nach dem Vorbild mongolischer Reitervölker kommt das Pferdegeschirr zum Einsatz. Karren und vierrädrige Wagen gewinnen an Bedeutung und dienen stärker als bisher dem Personenverkehr. Doch ist der Wagen im 13. und 14. Jahrhundert noch Ausdruck gehobenen sozialen Prestiges⁴.

Im 15. Jahrhundert kommt die Kutsche auf. Als Prunkgeführt wird sie ausschließlich bei Hofe und wegen ihres großen Gewichtes nur auf der gepflasterten Stadtstraße benutzt. Sie stellt einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zu einer bequemeren Fortbewegung dar⁵.

Doch ist das Pflaster noch schlecht und die Straße sehr holprig. Wer es sich leisten kann, wählt deshalb die Sänfte. Durch ihren häufigen Gebrauch bildet sich in den Städten die Zunft der Sesselträger⁶.

Gegen Ende des Mittelalters begegnet man dem schweren Lastwagen⁷ auf der Landstraße. Seine drehbare Vorderachse kann inzwi-

1 Seidenfuß, Verkehrsgeschichte, S. 124; Redslob, Des Reiches Straße, S. 16; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 403.

2 Den Frachtpreis legt z. B. der Grundherr fest.

3 Voigt, a. a. O., S. 404.

4 Voigt, a. a. O.

5 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 42; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, S. 9.

6 Karaisl v. Karais, a. a. O.

7 Speck, Der Kunststraßenbau, S. 6.

schen die Biegungen des Weges mitmachen. Da er große Lasten befördern kann, bevorzugt ihn der Kaufmann zu seinem Warentransport.

c) Handel und Verkehr

Die Entwicklungen von Wirtschaft, Handel und Verkehr sind im Mittelalter eng miteinander verknüpft. Örtliche Landnahme und Kolonisation festigen nach den Kreuzzügen (11.-13. Jahrhundert) die politischen Verhältnisse¹. In dieser Situation kommt die Geldwirtschaft auf. Sie regt die handwerkliche Fertigung und den Handel mit den Erzeugnissen an. Der Handwerker erkennt bald, daß er nicht nur den Eigenbedarf decken, sondern einen Überschuß produzieren kann, der sich in entfernteren Gebieten absetzen läßt. Eine gute Voraussetzung dafür bildet die großgrundherrschaftliche und agrarische Wirtschaftsstruktur². Der stark belebte Tauschhandel steigert notwendig den Verkehr³ auf der mittelalterlichen Straße.

So wird die Straße in immer stärkerem Maße von der Wirtschaft bestimmt⁴. Träger dieser mittelalterlichen Wirtschaft ist der große deutsche Kaufmann⁵. Er wird zum Beherrscher des vorhandenen Verkehrsnetzes. Aus der politischen Königsstraße entwickelt sich die Handelsstraße des Kaufmanns.

Handel und Verkehr werden maßgebend durch die im 12. und 13. Jahrhundert einsetzende Städtebildung beeinflusst. Zur agrarischen Wirtschaftsstruktur kommt das neue Element des mit Mauern umwehrten

1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 391.

2 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 37.

3 Einen lebhaften Verkehr im süddeutschen Raum bringt bereits um 1000 die Herrschaft der Welfen (vgl. Bühlren, Die alte Reichsstraße, S. 3).

4 Vgl. Weigel, Altstraßenforschung, S. 174.

5 Voigt, a. a. O., S. 408.

Marktes, die Stadt, hinzu¹. Neben den alten Bischofssitzen Freising, Passau, Regensburg² sowie Salzburg, Augsburg und Eichstätt gibt es zwischen Gebirge, Donau und Böhmerwald wenig nichtagrarische Siedlungen. Aus der Zeit Heinrichs des Löwen sind noch die Städte München³, Reichenhall und Landsberg am Lech zu nennen⁴. Zwischen 1125 und 1254 gründet der Kaiser als Inhaber des sogenannten Marktregals⁵ neue Märkte. Hier konzentrieren sich bald Handwerker und Händler. Sie bilden die entscheidenden Faktoren der Wirtschaft. Aufgrund der engen Zusammenarbeit faßt man sie beide unter dem Wort "koufman" (Kaufmann) zusammen⁶. Handel und Verkehr wachsen, indem der Kaufmann handwerkliche Erzeugnisse von der Stadt aufs Land und agrarische Produkte vom Land in die Stadt befördert⁷. Freilich bewahren sich viele Stadtbürger während des ganzen Mittelalters noch ihre eigene Ackerwirtschaft.

Durch den verstärkten Handel gewinnen alte Römerstädte an der Donau wieder an Bedeutung⁸. Die aufblühenden Städte⁹ wachsen bald

1 Vgl. Weigel, Altstraßenforschung, S. 174.

2 Regensburg ist bereits seit dem 9./10. Jahrhundert als bedeutende Handelsmetropole bekannt (vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 686). Als alte Hauptstadt des Stammesherzogtums überragt Regensburg alle übrigen bayerischen Städte. Regensburg ist jedoch nicht in den territorialen Herzogsstaat eingeschmolzen (Spindler, a. a. O. II, 518).

3 Siehe Fußnote 3 auf S. 44.

4 Spindler, a. a. O.

5 Danach übt der König die Hoheit über alle Märkte aus (Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 37).

6 Weigel, a. a. O. Ihre starke Stellung bezeugt, daß sich in den Städten das Recht der deutschen Kaufleute ausgebildet. Dieses ist in vielerlei Hinsicht identisch mit dem Recht des damaligen Verkehrswesens (vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 391).

7 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 42.

8 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 37. Siehe dazu auch den Abschnitt "Römerstraßen", S. 10 ff.

9 Während des 13. und 14. Jahrhunderts wird den Märkten nach und nach das Stadtrecht verliehen (vgl. Spindler, a. a. O. III, 1362).

über die Funktion eines regionalen Marktplatzes hinaus. Bereits im 12. Jahrhundert sind die Stationen des Fernverkehrs, von denen aus vorwiegend Güter des gehobenen Bedarfs versandt¹ werden. Die Städte ziehen die Straßen an. Zuweilen läuft eine Hauptstraße durch die Märkte und verbindet sie direkt mit anderen Orten. Die Verbindungen sind erforderlich, um den Überfluß an gewerblichen Erzeugnissen tauschen² zu können.

Zu diesem Handelsverkehr kommt bereits seit dem frühen Mittelalter eine enorme Verkehrssteigerung zu Zeiten hoher Kirchenfeste, Romfahrten, Handelsmessen, Jahrmärkten, Reichstagen und Kaiserkrönungen. So erscheint zum Beispiel König Wenzel zum Reichstag in Frankfurt um die Jahreswende 1397/98 mit 1500 Pferden. Auf dem Konstanzer Konzil (1414-1418) zählt man 100 000 Fremde mit 30 000 Pferden. 1426 reist der Infant von Portugal zum Regensburger Reichstag mit 800 großen Reisewagen und dem entsprechenden Begleitpersonal³.

Infolge der Kreuzzüge werden neue gewaltige Gebiete erschlossen. Dadurch wird das Abendland in innige Berührung mit dem Orient gebracht⁴. Um den sich lebhaft entfaltenden Handel mit Orientgütern und den kontinentalen Handel zu erleichtern, entstehen schon im 12. Jahrhundert Meßplätze. Sie bilden die ersten großen Verkehrsschwerpunkte, indem sie eine zunehmende Verkehrsdichte bewirken und den Verkehrsströmen ihre Richtung geben. Zwischen ihnen, den vier großen Hauptorten der Hanse und den großen Stapelplätzen findet ein

1 Vgl. Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123 f. Anderer Ansicht ist Hartung, der dem Markt während des ganzen Mittelalters nur lokale Bedeutung beimißt (vgl. Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 8 f.).

2 Weigel, Altstraßenforschung, S. 174.

3 Vgl. Hitzer, Die Straße, S. 197; Würtz, Straßennetz, S. 20 f.; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 123; Weigel, a. a. O.

4 Spiess, Straßenwesen, S. 38.

regelmäßiger Verkehr mit Kaufmannsgütern statt¹.

Obwohl die Straßen des Mittelalters schlecht sind, lassen sie weltweite, wenn auch sehr weitmaschige, wirtschaftliche Verflechtungen zu. Diese sind letztlich das Ergebnis städtischer Kultur und Wirtschaft. Der Fernhandel beschränkt sich auf wertvolle Erzeugnisse². Es sind anfänglich keine Gegenstände des Massenkonsums, die ein- und ausgeführt werden³, denn der Fernhandel ist stark mit Abgaben und Zöllen (Geleitszölle, Finanzaizölle) belastet. So werden seit dem 10. Jahrhundert Pelze, Honig, Leder, Waffen, Pferde und Salz auf den bedeutenden Fernhandelsplätzen Passau und Regensburg nach Böhmen, der Slowakei, Ungarn und Westrußland umgeschlagen⁴. Regensburg⁵ wird im 12. Jahrhundert zur Drehscheibe des Transit-handels zwischen Italien, Böhmen, Rußland, Polen, Nordfrankreich, Wien und Byzanz⁶.

Ausfuhrprodukte Bayerns sind in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hauptsächlich Getreide, Salz, Vieh, Textilien (Leinwand, Rupfen, Zwilch, Loden), Rosenkranzperlen, Hohl- und Fensterglas. Damit bezahlt es seine Wareneinfuhren: Spezereien, Gewürze, Öle, Seide und sonstige Orientwaren. Diese kommen aus Kiew (Lemberg) nach Regensburg und Nürnberg, teils auch über Venedig ins Land. Kupfer und Eisen stammen aus Böhmen, Wein, Wachs, Häute, Obst und Fische aus Österreich, Tirol und Ungarn. Brokat wird aus Flandern eingeführt⁷. Aus den oberpfälzischen Eisenstädten Amberg,

1. Vgl. Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Wurtz, Straßennetz, S. 21.

2. Vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 402.

3. Vgl. Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 8 f.

4. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 100 f.

5. Regensburg ist inzwischen bedeutendste und volkreichste Stadt neben Köln (Bosl, a. a. O., S. 165).

6. Bosl, a. a. O.

7. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 688.

Sulzbach und Weiden gelangen Fertigprodukte wie Dünn- und Zinnbleche nach England, Holland, Italien und Ungarn. Umschlagplatz für diese Eisenerzeugnisse ist Ulm, das dabei zu großer Bedeutung kommt¹. Die Salinen Reichenhall und Traunstein versorgen unter anderem Trient, Meran, Verona und österreichische Städte mit dem begehrten Salz². Ein ausgedehnter Salzhandel³ entwickelt sich mit Böhmen. Von Passau gelangt das wertvolle Mineral auf dem sogenannten "Goldenen Steig" nach Prachitz. Im 15. Jahrhundert zählt man hier wöchentlich zwischen 1200-1300 Pferde, die als Trag- oder Zugtiere die Salzscheiben bringen. Im Tausch nehmen sie hauptsächlich Korn mit nach Hause⁴.

Im Landesinnern schwingen sich durch weitreichende wirtschaftliche Verbindungen einige Städte zu markanten Handelszentren auf. Augsburg und Ulm - an verhältnismäßig guten und gesicherten Straßen gelegen - halten Erzeugnisse heimischer Weber, Spinner, Gold- und Silberschmiede und besonders hochwertige Tuche für den Fernhandel bereit. Im 15. Jahrhundert gehen ständig lange Warenzüge nach Nürnberg und Lübeck. Handwerkliche Spielwaren tauscht man gegen Bernstein und Salzheringe⁵.

Das Gebiet um den Bodensee ist um 1400 schon als Zentrum der Leinen- und Barchantweberei berühmt⁶.

1 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1362.

2 Vgl. Strobl, Eine alte Samerstraße, S. 1.

3 Aus dem Salzhandel entsteht z. B. das älteste Handelsgewerbe der sogenannten Samer (ein "Sam" ist eine Scheibe Salz zu 150 Pfund). Um 1500 bilden sie eine eigene Zunft (vgl. Strobl, a. a. O.; Bauer, Josef, Von der alten Salzstraße, S. 172).

4 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 403.

5 Voigt, a. a. O., S. 409. Augsburg und Nürnberg gewinnen seit dem 13. Jahrhundert handelspolitische Bedeutung (vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 169; Spindler, a. a. O. III, 1363).

6 Voigt, a. a. O.

München, das seine Entstehung der Verlegung der Oberföhringer Isarbrücke im Zuge der Salzstraße Wasserburg-Landsberg am Lech verdankt¹, ist seit 1253 Hoflager bayerischer Herzöge. In den folgenden hundert Jahren gelingt es den Landesherren von Bayern-München, ihre Hauptstadt in ein mitteleuropäisches Wegenetz einzubeziehen. Durch Zollbefreiung, Geleitschutz und Königsfrieden, die Kaiser Ludwig der Bayer einheimischen und fremden Kaufleuten gewährt, kann er den Transitverkehr zwischen den Südländern und Nürnberg von Augsburg weg und über München leiten. Zwar schlägt (um 1400) der Versuch fehl, die Münchner Jakobi-Dult zu einer Großhandelsmesse für den süddeutschen Raum als Gegenstück zu Frankfurt umzugestalten², doch kann München bis zum 15. Jahrhundert eine große Handelsmacht entfalten. Es wird zum Haupthandelsort des bayerischen Herzogtums. Insbesondere ist es Hauptumschlagplatz für Salz³.

Nürnberg ist zunächst Handels-, später erst Produktionsstätte⁴. Seit dem 12. Jahrhundert wird hier Kupfer umgeschlagen, das aus Eisleben über Saalfeld und Coburg nach Nürnberg gelangt⁵. Später kommen Silber aus Sachsen und Böhmen, Blei aus Polen, Quecksilber aus Idria (Spanien), Honig aus dem Nürnberger Reichswald (Lebkuchenbäckerei), Pelze aus dem Osten (Krakau), Fische und Bernstein aus den Ostseestädten hinzu. In Kaufmannsbüchern finden sich nahezu alle Produkte, die in jener Zeit hier vertrieben wurden. Im

1 Bauer, Josef, Von der alten Salzstraße, S. 172; vgl. auch Strieder, Einige Gedanken zur Geschichte der Straße, S. 440,

2 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 688 und 690.

3 Vgl. Riezler, Geschichte Bayerns II, 527; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 174.

4 Bosl, a. a. O., S. 166.

5 Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 14.

14. und 15. Jahrhundert werden in Nürnberg Bernstein, Wachs aus Polen und Rußland sowie Flachs aus Riga gehandelt und verarbeitet. Besondere Berühmtheit erlangt Nürnberg schließlich durch seine unbestrittene europäische Vormachtstellung auf dem Gebiet der Feinmechanik. Uhren, Glockenspiele, Kompass, astronomische und nautische Präzisionsinstrumente, Zirkel, kunstvolle Brillengestelle, Pumpsysteme und Wasserwerke finden um 1500 von hier ihren Weg in alle europäischen Wirtschaftsgebiete¹. Nach Nürnberg, das zu dieser Zeit bereits 25 000 Einwohner zählt, strömt ein Reichtum unvergleichlichen Ausmaßes².

Als fränkisches Handelsgebiet erhält schon zu Beginn des Mittelalters der Raum um Nürnberg, Forchheim und Baiersdorf größere Bedeutung. Hier baut man spezielles Feldgemüse (vor allem Spargel, Meerrettich und Weißkohl) im Überschuß an und versucht es fern abzusetzen.

Seit der Karolingerzeit ist vor allem der Frankenwein ein gefragtes Handelsgut. Der Weinanbau erstreckt sich nahezu über das gesamte fränkische Gebiet³. Ende des Mittelalters verdrängt jedoch die Hopfenpflanze größtenteils die Weinrebe. Weithin bekannt dafür werden nun die Gebiete in Oberfranken und um Eichstätt (Spalter Hopfen)⁴. Wein, Hopfen, Gemüse, Obst und Tabak (aus dem Schwabacher Umkreis) handelt man auf bekannten Umschlagplätzen und versendet sie weit jenseits der Landesgrenzen, bis nach Böhmen, Ungarn,

1 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 490; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 166.

2 Gleiches gilt für Augsburg und Ulm. Ulm nimmt z. B. jährlich über eine halbe Million Gulden an Handelsgefällen ein (vgl. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 43).

3 Z. B. um Fulda, Hammelburg, Würzburg, Coburg, im gesamten Main-, Tauber-, Saale-, Werra- und Sinnthal, selbst im Fichtelgebirge, Steigerwald, Spessart und der Rhön. Noch um 1870 ist Franken bedeutendstes deutsches Weinland (vgl. Spindler, a. a. O. II, 474).

4 Die entstehenden Brauereien in Kulmbach, Bamberg und Lichtenfels behielten bis heute ihren guten Namen.

Polen und Holland¹.

Neben den genannten Städten der Oberpfalz werden, hauptsächlich durch die Erzgewinnung und -verarbeitung, Nabburg, Cham, Neustadt a. d. W., Auerbach und Eschenbach zu frühzeitigen Stützpunkten des Fernhandels und weiträumigen Wirtschaftsverkehrs².

Den Transport all dieser Güter übernehmen im 13. Jahrhundert immer häufiger die sogenannten Rottleute³. Sie erbringen alle mit der Beförderung zusammenhängenden Dienstleistungen⁴, doch endet ihre Tätigkeit bereits an der nächsten Rottstation. Dort müssen die Güter umgeladen und vom anderen Rottmann übernommen werden. Deshalb kommt im 14. Jahrhundert der Beruf der "Spediteure"⁵ auf. Diese organisieren die Fernfracht ohne Unterbrechung. Aus ihnen

1 Vgl. im einzelnen Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 475 f.

2 Spindler, a. a. O. III, 1361.

3 Den Warentransport führt der Kaufmann in Warenzügen mit anderen bislang selbst durch. Ständig ist er von Raubüberfällen bedroht. Mit der Entfernung wächst die Gefahr. Es steigen aber auch die Gewinnchancen. Derartige Handelszüge sind deshalb nur in geordneten Gruppen durchzuführen. So entsteht der Schwurverband der Kaufmannsgilde. Genossenschaftlicher Geist und straffe Disziplin halten ihn zusammen. Außerhalb dieser Gemeinschaft ist letztlich der einzelne nicht mehr handlungsfähig (vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 405).

4 Die entstehenden Rottordnungen legen diese Leistungen genau fest und gewähren Ersatz für eintretende Schäden. Sie normieren die ersten Grundsätze der Gefährdungshaftung. Erwähnt sei, daß z. B. die Rottordnung des Marktes Mittenwald (1459) den Inhaber einer Rottfuhrgenehmigung der Annahme- und Beförderungspflicht unterwirft (vgl. Voigt, a. a. O.).

5 Vgl. Spindler, a. a. O. II, 691; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 53.

entstehen weltberühmte Handelsgesellschaften, wie die Fugger und Welser in Augsburg sowie die Tucher, Toppler und Pirkheimer in Nürnberg. Im 15. Jahrhundert legen sie ein weitverzweigtes, gut organisiertes Beförderungssystem an. Da die Entwicklung im allgemeinen Straßenbau trotz Städteblüte und Fernhandel seit langem stagniert, bauen sie für ihre Zwecke sogar Straßen aus¹. Ihre Spekulationsgeschäfte führen zu immensem Reichtum und machen Augsburg zum Zentrum der politischen Hochfinanz².

Augsburg und Nürnberg gehen zwar ihrer höchsten Blüte entgegen, doch beginnt in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Niedergang des bayerischen Großhandelskaufmannstandes. Ein Hauptgrund dafür liegt in der Besetzung Konstantinopels durch die Türken (1453), wodurch der Handelsstrom orientalischer Güter nach Europa über Venedig umgeleitet wird³.

d) Die Entwicklung des Straßenbaues

Trotz des zunehmenden Handels, der weitreichenden Fernhandelsbeziehungen und des Aufblühens der Städte, befinden sich die Straßen des Mittelalters in einem verwahrlosten Zustand. Alle sogenannten Straßen verdienen diesen Namen nicht mehr, denn die Qualität der Wege liegt durchwegs weit hinter der der alten Römerstraßen. Die großartigen Römerstraßen, die Karl der Große wiederherstellen ließ, können durch notdürftige Flickarbeiten mit Hilfe von Frondiensten nicht lange in ihrer Güte erhalten werden. Die unbefestigten Erdwege von höchst primitiver Beschaffenheit sind im wesentlichen

1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 407; vgl. auch Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 26.

2 Vgl. Voigt, a. a. O.; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 169.

3 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 689.

nur bei guter Witterung befahrbar. Sie sind typisch für diese Zeit. Vielfach ist das Reisen nur zu Fuß oder zu Pferde möglich. Die schmalen, auf nackter Erde eingepprägten Saumpfade lassen sich am besten mit den Karawanenwegen des Orients vergleichen. Im Grunde stellen sie nur eine Art Markierung für die kürzeste und bequemste Route dar¹.

Von einer Straßenbautechnik im Mittelalter kann man praktisch nicht sprechen. Seit der Karolingerzeit hat sie sich ständig zurückentwickelt. Die Wege entstehen nicht mehr auf Grund einer systematischen technischen Planung. Viele Hauptwege bilden sich vielmehr im Laufe der Zeit aus ursprünglichen Ortsverbindungen zu Hauptdurchgangsstraßen. In ihrer ganzen Anlage, Linienführung und Bauart, sind sie äußerst mangelhaft. Häufig fehlen ihnen alle Erfordernisse, die eine Kunststraße von einem gewöhnlichen Feldweg unterscheidet. Der unbefestigte Erdweg hat weder einen massiven Grundbau noch eine kompakte Straßendecke. In der Regel besteht sie nur aus Erde, so daß die Wege oft nur festgefahrene und festgetretene Wagengeleise verkörpern. Eine anhaltende ungünstige Witterung kann sie schnell in Ackerland verwandeln. Nur höherwertige Straßenabschnitte überzieht ein Schotter- oder Bohlenbelag. Knüppeldämme sind indessen nur noch selten zu finden.

Erst in der Zeit neuer Städtegründungen werden in deren Nähe

¹ Vgl. im einzelnen Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, S. 9; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 8; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 9; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 376 und 402; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 120; Würtz, Straßennetz, S. 22 f.; Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 14 und 18.

Straßen dauerhafter gebaut. Desgleichen beginnt man an Burgen, Kirchen und Klöstern die Wege zu befestigen. In einfacher Weise kommt auf den Boden ein Fundament aus Kalkschütte, Hammerschlacke, Feld-, Ziegel- oder Bruchsteinen. Ausgeworfene Seitengräben nehmen das ablaufende Regenwasser auf. Zuweilen werden die bis zu achtzehn Fuß breiten Hauptstraßen seitlich mit Bäumen bepflanzt, ein Kennzeichen guter Straßen¹. Diese mittelalterliche Straßenbautechnik stellt sich jedoch allenfalls als ein zögernder und gelegentlicher Ausbau natürlicher Wege dar; neue Wege entstehen nicht².

Entsprechend ist die eigenartige Wegführung. Meist folgt sie dem einstigen Fußpfad des Wanderers. Im Gegensatz zur geradlinigen römischen Militärstraße sucht der spätmittelalterliche, friedlichen Zwecken dienende Handelsweg möglichst viele Orte auf und scheut keinen Umweg. Stets von Regenzeiten und Überschwemmungen bedroht, verläuft er vornehmlich auf Höhenzügen, da hier der Boden von Natur aus trockener ist und gleichzeitig mehr Sicherheit vor ständig drohenden Raubüberfällen bietet³. Dadurch entstehen die sogenannten hohen Straßen oder Rennwege; klassisches Beispiel dafür ist der Rennsteig im Thüringer Wald⁴.

1 Vgl. Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 34; ders., Die deutsche Straße, S. 32 und 45; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 402; Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 14; Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 7 ff.; Würtz, Straßennetz, S. 24 f.; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 8 f.

2 Vgl. Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 30.

3 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1363; Spiess, Straßenwesen, S. 46; Voigt, a. a. O.; Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 14; Würtz, a. a. O.

4 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 46.

Für die Stadtstraße sind die genannten Wegeverhältnisse bald unerträglich. Wegen des größeren Verkehrs erfordert sie eine stabile Bauweise. In einzelnen Fällen wird sie deshalb schon im 13. Jahrhundert gepflastert (z. B. in Köln, Worms, Aachen). Nürnberg und München beginnen urkundlich im Jahre 1368, Regensburg und Augsburg Anfang des 15. Jahrhunderts ihre Straßen zu pflastern. Der Beruf des Pflasterers und des aufsichtführenden Pflastermeisters¹ tauchen kurze Zeit später auf².

Brückenbau kennt man bereits seit dem 10. Jahrhundert. Gewaltige Steinbrücken entstehen im 12. und 13. Jahrhundert (z. B. in Regensburg und Passau), doch meist dienen noch Holzbrücken und Furten der Flußüberquerung³.

Im Gegensatz zu anderen Ländern genießt Bayern seit dem 12. Jahrhundert den besonderen Ruf, die Straßen sich nicht selbst zu überlassen, sondern zumindest teilweise zu erhalten. Gleichermäßen einfach wie der Straßenbau sind auch die Materialien für die Verbesserung der Wege. Grundsätzlich füllt man Erde, Holz, Faschinen, Steine oder Kies in die Löcher und ebnet so die Oberfläche. Regelmäßigen Straßenunterhalt gibt es jedoch nicht. Nicht selten soll es deshalb vorgekommen sein, daß entstandene Löcher einen ganzen Frachtwagen aufnehmen konnten⁴.

1 In Nürnberg bestehen bereits seit 1461 Vorschriften für den Pflastermeister (siehe Tuchers Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg von 1461, Nr. (14 a), S. 48).

2 Vgl. v. Maurer, Städteverfassung II, 40 f.

3 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 402; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 35.

4 Vgl. Spiess, Straßenwesen, S. 48; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 9 f.; Voigt, a. a. O.; Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 7.



Kupferstich um 1774

Pflasterer

Abb. 11

Diese Verhältnisse erklären sich aus dem ständigen Verfall des Straßenwesens seit der Römerherrschaft. Der prachtvollen Römerstraße folgt die einfache Kaufmannsstraße des Mittelalters¹. Partikularismus, dezentralisierte Verwaltung und gegensätzliche Interessen der Landesfürsten (später auch der Städte) sind verantwortlich für ihren Zustand und verhindern kunstmäßige Neuanlagen. Solange die Kaiser noch Kraft und Willen hatten, Reichsstraßen zu erhalten, waren diese noch einigermaßen gut. Als Kaiser Friedrich II. im Jahre 1235 im Mainzer Landfrieden jedoch auf das Recht² verzichtet, die Reichsstraßen auszubauen, verfallen sie. Dennoch sind im Mittelalter große Heer- und Handelszüge möglich. Die Straßen können demnach nicht schlechthin verwahrlost gewesen sein.

e) Das Wegenetz

Trotz der politischen Struktur und der damit verbundenen rückläufigen Entwicklung des Straßenwesens, verdichtet sich das bayerische Wegenetz im Mittelalter. Die politische Macht verteilt sich auf Kaiser, Stammesherzöge, Pfalzgrafen, Bistümer und sonstige Lehensträger. Jeder Machtinhaber kämpft um seine Stellung, sucht sie zu sichern oder seinen Einfluß zu mehren. Seine Haltung gegenüber dem Straßenwesen bleibt überwiegend passiv. Den Impuls für ein engmaschiges Verbindungsnetz gibt allein der zunehmende Verkehr. Hervorgerufen wird er durch die Kolonisation des Südostens (um 1000)³, die Kreuzzüge, die Romfahrten deutscher Herrscher, die

1 Vgl. zur periodischen Einteilung Bührlen, Die alte Reichsstraße, S. 244.

2 Zitiert bei Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 33.

3 Österreich wird bayerisch, vgl. S. 43.

Städtebildung und die Kräfte der Wirtschaft. Dieser Verkehr bringt neue Königsstraßen, Landstraßen und Botenwege¹ hervor, obwohl das Reich seit 1235 auf den Ausbau der Straßen völlig verzichtet².

Um die Jahrtausendwende durchkreuzen folgende Fernverbindungen bayerisches Gebiet: Von Norden nach Süden ist es die Verkehrslinie von Bremen durch das Weser- und das Fulda-tal nach Augsburg und weiter über den Brenner nach Italien. In der Ost-West-Richtung verlaufen die Straßenzüge von Paris-Metz-Straßburg-Bodensee-Augsburg nach Salzburg und von Nürnberg-Regensburg-Passau donauabwärts³.

Nürnberg ist um 1000 Ausgangspunkt mehrerer Verbindungslinien: Über Sulzbach und Pilsen nach Prag (Regnitzstraße); über Erfurt weiter nach Norden (Erfurter Straße); über Bayreuth und Hof nach Leipzig (Magdeburger Straße). Letztgenannte Straße hat bei Hof einen Abzweig nach Regensburg⁴. Nürnberg verbindet mit Leipzig auch die Straße über Bamberg-Coburg-Saalfeld und Naumburg (Gräfen-thaler-, Juden- oder Sattelpaßstraße genannt) sowie die Straße über Bamberg-Kronach-Nordthalben-Gera und Zeitz⁵.

Der Verkehr zwischen Bayern und Böhmen bewegt sich zu dieser Zeit auf zahlreichen Verbindungen: Regensburg-Taus; Straubing-Cham-Klattau; Bogen-Viechtach-Eschlkam; Deggendorf-Rusel-Zwiesel-Drossau-Klattau (Bayerweg oder Böhmerstraße genannt); Niederaltaich (an der Donau, südlich Deggendorf)-Auerbach-Kirchberg (südlich Regen)-

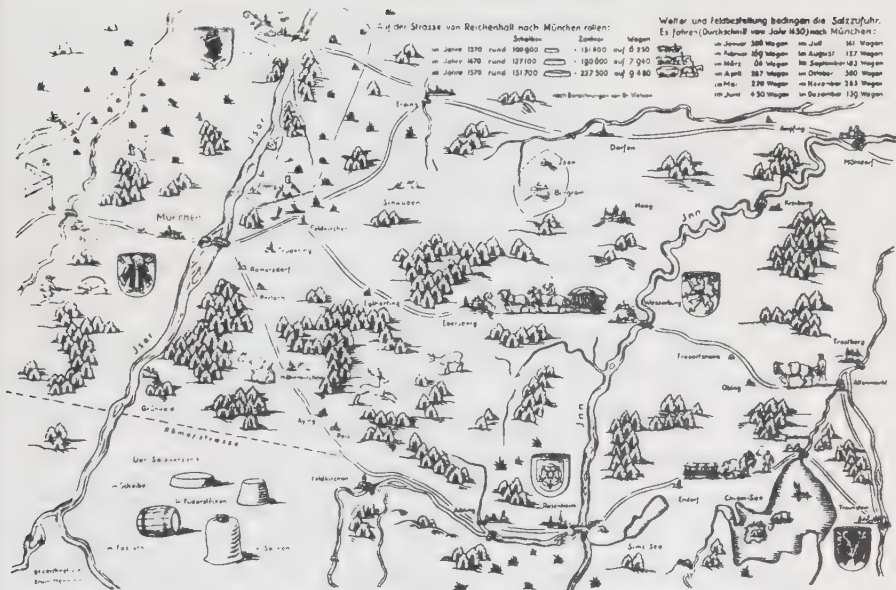
1 Vgl. Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124.

2 Vgl. S. 62.

3 Vgl. Seidenfus, a. a. O., S. 123; vgl. auch Bührlen, Die alte Reichsstraße, S. 3; Spiess, Straßenwesen, S. 36; Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1364.

4 Spiess, a. a. O.; vgl. auch Rohrmayr, Verbindungswege zwischen Bayern und Böhmen, S. 49.

5 Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 13 f.; vgl. auch die Beschreibungen der Ortsverbindungen im Nürnberger Raum bei Weigel, Altstraßen, S. 243 f.



Straßengebiet um München im Jahre 1158 mit der Salzstraße Wasserburg—München. Nach Angaben des Stadtarchivs gezeichnet von
 Erwin Denning

Rinchnach; Passau-Prachitz (als "Goldener Steig" oder via bohemica bezeichnet ist er der wichtigste Handelsweg)¹.

In der Folgezeit bildet sich ein durchgehender Straßenzug von Hamburg über Magdeburg-Erfurt-Hallstatt (bei Bamberg)-Fürth-Lauterhofen-Premberg-Regensburg-Passau-Wien in den Balkan. Eine Abzweigung führt über Neuburg/Donau nach Augsburg².

Seit dem 12. Jahrhundert kommt der Weg von der Messestadt Frankfurt durch den Spessart über Würzburg und Nürnberg nach Regensburg zu immer größerer Bedeutung. Im westlichen Bayern entsteht die wichtige Verbindungsstraße von Nordeuropa nach Italien. Über Würzburg-Dinkelsbühl-Nördlingen-Donauwörth-Augsburg und Reutte erreicht sie den Vintschgau und zieht sich weiter durch das Etschtal nach Oberitalien³. Etwa zu dieser Zeit wird auch die von München über Landsberg a. L. führende Salzstraße ausgebaut⁴.

Folgende Handelswege werden im 14. Jahrhundert benutzt: von Augsburg über Dinkelsbühl nach Mergentheim, von Nürnberg über Nördlingen nach Cannstatt und von Nürnberg über Schwabach, Nördlingen und Heidenheim nach Ulm⁵.

1492 läßt Herzog Albrecht IV. (1467-1508) die sogenannte Kesselbergstraße von München über Benediktbeuren nach Mittenwald ausbauen. Er versucht damit, den Anschluß an den von Bozen inzwischen hierhin verlegten Markt der Venezianer zu gewinnen⁶.

1 Vgl. Rohrmayr, Verbindungswege zwischen Bayern und Böhmen, S. 49.
Im 12. Jahrhundert kommt die Hauptlinie Nürnberg-Sulzbach-Wernberg-Vohenstrauß-Waidhaus an der böhmischen Grenze hinzu (Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1364).

2 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 26.

3 Vgl. Neger, a. a. O.

4 Spindler, a. a. O. III, 1038.

5 Würtz, Straßennetz, S. 23.

6 v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 25; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 161; Lehr, Die alte Poststraße, S. 1.

Bald verknüpfen sich die einzelnen Linien zu Netzen, deren Verkehrsknoten Würzburg, Nürnberg, Augsburg und Regensburg werden.

Die Hauptverbindungswege des Mittelalters hält erstmals der Nürnberger Kartograph Johann Etzlaub in seiner 1492 erschienenen Straßenkarte¹ für den Nürnberger Raum fest. Im Norden² erfaßt er den gesamten heutigen nordbayerischen Raum, den Westen bis Bad Merгентheim und Crailsheim, den Süden bis südlich von Ingolstadt und den Osten bis an die tschechische Grenze. Maßstabgerecht sind die einzelnen Orte eingezeichnet. Ihre jeweilige Entfernung läßt sich auf einer Meilenskala ablesen.

Anders als die Landstraßen verlaufen die Straßen in den planmäßig entstandenen Städten. Hier werden die Straßenzüge vollkommen regelmäßig mit dem Markt als Mittelpunkt angelegt³.

Das Wegenetz des Mittelalters hat sich nicht planmäßig erweitert. Für das fränkisch-deutsche Reich ist die Königsstraße noch eine Notwendigkeit gewesen. Die sich danach ausformende Kleinstaate-rei brauchte sie nicht mehr. Jeder Herrschaftsbeliehene wollte sich nur um den Weg bis an die Grenze des eigenen Gebietes kümmern. Zudem begann sich die anfänglich öffentliche Pflicht der Wegfron immer mehr zu lockern. Zolleinnehmer und Anlieger waren wohl zur Unterhaltung der Straßen verpflichtet, jedoch konnte daraus kein großes, systematisches Wegenetz entstehen.

f) Das Nachrichtenwesen

Im frühen Mittelalter regt sich verstärkt das Bedürfnis des gegen-

1 Siehe diese Straßenkarte auf S. 66.

2 Norden befindet sich am unteren Kartenende.

3 Vgl. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 39.

seitigen Gedankenaustausches, der Nachrichtenübermittlung. Zwischen Kaiser und Fürsten, zwischen den Klöstern, den aufkommenden Städten und Universitäten, Behörden und großen Kaufleuten halten eigens beauftragte Fußboten eine unregelmäßige, aber ständige Verbindung.

Briefe und Schreiben überbringt nebenbei auch das alte Samergewerk¹ (Salzfuhrleute). Später werden ferner Metzger und Händler mit dieser Aufgabe betraut². Kaufmannszüge unterhalten vor allem zu Messezeiten einen regelmäßigen Nachrichtenverkehr zwischen den Stapelplätzen (z. B. zwischen Venedig, Bozen, Augsburg, St. Gallen, Zürich, Wien, Prag, Hamburg, Breslau, Magdeburg und den vier Hauptorten der Hanse: Lübeck, Danzig, Braunschweig und Köln)³. Doch hängt die Nachrichtenübermittlung stets von einer zu befördernden Fracht ab.

Allmählich entwickelt sich deshalb ein organisiertes Botenwesen. Die Universitäten richten als erste eigene Botenanstalten ein. Ihnen folgen im 14. Jahrhundert die Städte mit einer ähnlichen Einrichtung, mit inzwischen reitenden Kurieren⁴.

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts sorgen Vorkehrungen der Landesherrschaft für eine regelmäßige und rasche Nachrichtenübermittlung nach italienischem Vorbild⁵. Man nennt diese Einrichtung

1 In ihm sollen die Anfänge des heutigen Postwesens stecken (vgl. Strobl, Eine alte Samerstraße, S. 1).

2 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 55; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124.

3 Vgl. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 54.

4 Seidenfus, a. a. O., S. 123.

5 Seit 1449 läßt sich ein regelmäßiger Briefbotenverkehr, besonders auf der Route Nürnberg-Augsburg-Venedig, nachweisen (Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 491).



Postreiter (nach Dürer)

Abb. 14

"Post"¹. Vor allem liegt aber dem Kaiser daran, wenigstens die großen Hauptstädte des Reiches durch ein funktionstüchtiges Nachrichtensystem zu verbinden. 1490 verfügt bereits Kaiser Maximilian I. über eine eigene Postanstalt. Die Organisation überträgt er Franz von Taxis aus Bergamello (gest. 1516), der zunächst eine Kurierlinie von Brüssel über Speyer, Augsburg und Innsbruck nach Rom einrichtet. Eine zweite Linie entsteht von Wien nach Prag. Anfangs dient die Post ausschließlich kaiserlichen Zwecken. Um 1515 befördert sie erstmals auch Privatpersonen² und übernimmt damit eine der Post noch heute zukommende öffentliche Angelegenheit.

g) Die Rechtsentwicklung

Der desolate Zustand des Straßenwesens im Mittelalter findet seinen Niederschlag in der allgemeinen Rechtsentwicklung und damit in Straßen- und wegerechtlichen Regelungen. Die Ungarneinfälle im 10. Jahrhundert rufen einen weitreichenden Bildungsverfall hervor, der mit dem allgemeinen Schwinden der Schriftkenntnis verbunden ist. Das geschriebene Volksrecht (Lex Baiuvariorum, Lex Alamannorum)³ wird mehr und mehr durch ein rein mündlich überliefertes Recht⁴ verdrängt. So findet die Lex Baiuvariorum im 12. Jahrhundert keine Anwendung mehr. Nach einer Jahrhunderte währenden Kluft stellen erstmals

1 Nach den altrömischen *positae stationes* (den festgelegten Stationen), den Rast- und Pferdewechselstellen (vgl. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 13 und 60). Die Tagesleistung eines reitenden Postens beträgt zu dieser Zeit trotz der schlechten Straßen etwa 75 km, die einer Eillastfuhr etwa 50 km (Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 36).

2 Vgl. Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 68; Würtz, Straßennetz, S. 21; Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 47; ders., Die deutsche Straße, S. 60; Speck, Der Kunststraßenbau, S. 7.

3 Siehe dazu jeweils die Fußnoten 3 auf S. 33 und 4 auf S. 36.

4 Vgl. hierzu auch Merk, Rechtssprache, S. 9.

wieder Urkunden über die bayerischen Landfrieden des 13. Jahrhunderts¹ umfassendere Rechtsaufzeichnungen dar. Sie werden ergänzt durch vereinzelt überlieferte Weistümer² der Hof- und Landgerichte. Angeregt durch den Sachsenspiegel³ entsteht in Augsburg schon um 1275 im sogenannten Schwabenspiegel⁴ eine zwar private, aber umfassende Kodifikation des Lokal- und Provinzialrechts⁵ mit teilweise überregionaler Geltung. Erst im 14. Jahrhundert folgen umfangreiche Rechtsaufzeichnungen. Seit der Lex Baiuvariorum versucht das Rechtsbuch Ruprechts von Freising von 1328⁶, wieder eine Gesamt-

1 Z. B. die bayerischen Landfrieden von 1244 und 1256.

2 Sie geben Auskunft über das geltende Gewohnheitsrecht des Mittelalters. Darin nehmen Rechtskundige auf amtliche Anfrage zu einzelnen Rechtsfragen Stellung.

3 Den Sachsenspiegel verfaßt Eike von Repgow um 1231. Das altdeutsche Rechtsbuch ist keine eigentliche Kodifikation, sondern eine Sammlung ("Spiegel") von Rechtssätzen. Es sind überlieferte örtliche Gebräuche der Rechtspraxis. Der Sachsenspiegel umfaßt Staats-, Privat-, Straf-, Verfahrens- sowie Lehensrecht. Nach seiner Einführung in Sachsen findet er weite Verbreitung in Ost- und Norddeutschland. Auch nach Entstehen von Gesetzeswerken gilt er in einzelnen Ländern noch subsidiär, so in Preußen bis zum Erlaß des Allgemeinen Preußischen Landrechts (1796), in Holstein, Lauenburg, Thüringen und Anhalt sogar bis zum Inkrafttreten des BGB (1900) (vgl. Creifelds, Rechtswörterbuch, S. 935; v. Maurer, Städteverfassung IV, 30).

4 Der Schwabenspiegel ist die Fortsetzung des Deutschenpiegels, einer für süddeutsche Verhältnisse überarbeiteten Fassung des Sachsenspiegels. Sein Verfasser ist unbekannt. Zunächst verarbeitet er römische und kanonische Rechtsquellen. Als "Kaiserliches Land- und Lehensrechtsbuch" findet er in Süddeutschland, z. B. in Augsburg, Regensburg, Nürnberg, Ingolstadt und München weite Verbreitung und ist Grundlage späterer Rechtsbücher (vgl. Gengler, Privatrecht, S. 86; v. Maurer, Städteverfassung, S. 30 und 32 f.; Creifelds, Rechtswörterbuch, S. 970).

5 Moser, Deutsches Staatsrecht, 2. Bd., Zusätze Teil I, S. 163.

6 Als sogenanntes Staatsrechtsbuch entsteht es auf der Grundlage des Schwabenspiegels (vgl. Gengler, a. a. O., S. 87 und 80).

darstellung des bayerischen Landrechts zu geben. Als erste amtliche Kodifikation des Landrechts folgt das oberbayerische Landrecht Kaiser Ludwigs des Bayern von 1346¹. Es gilt nur in Oberbayern, das seit 1392 in Bayern-München und Bayern-Ingolstadt geteilt ist. Niederbayern behilft sich dagegen bis zur ersten umfassenden Kodifikation bedeutender Teile des Landrechts in der Landesordnung Herzog Ludwigs des Reichen von Bayern-Landshut aus dem Jahre 1474² mit einem rein mündlich überlieferten Landrecht³.

Das ungeordnete, unvollständige und damit unsichere mittelalterliche Rechtsleben entspricht vor allem dem folgenschweren Mainzer Landfrieden des Jahres 1235. Hier versucht Kaiser Friedrich II., die Reichsrechte durch ein Reichsgrundgesetz zu retten. Das fehlgeschlagene Vorhaben bewirkt aber die unwiderrufliche Anerkennung des deutschen Fürstenstaates. Mit dem Erstarken der Landesherrschaft-

1 Das Landrechtsbuch Kaiser Ludwigs, verfaßt von Fürstbischof Albrecht II., ist kein städtisches Rechtsbuch, das allgemein in sämtlichen Städten und Märkten Oberbayerns eingeführt worden wäre. Trotzdem wird es nach und nach in vielen größeren Orten angewandt. Seine zehn Jahre ältere verschollene Fassung erlangt bereits 1340 in München Geltung. Später kommt es ganz oder teilweise in oberbayerischen, schwäbischen und Tiroler Städten zur Anwendung (z. B. in Schongau, Landsberg, Kufstein, Ingolstadt, Dachau und Aichach). Die Autorität des Ruprecht'schen Gesetzeswerkes kann es jedoch in seiner 250-jährigen Geltung (bis zum Codex Maximilianus von 1600) nicht ganz vernichten (vgl. Gengler, Privatrecht, S. 88; Auer, Das Stadtrecht von München, S. X f.; v. Freyberg, Landrecht Karl Ludwigs des Bayern von 1346, 4. Bd., Heft Nr. 3, S. 498; Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1361; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 161; Dirr, Denkmäler des Münchner Stadtrechts I, 92).

2 Sie gilt nur für die niederbayerischen Landesteile des Herzogtums Landshut.

3 Vgl. zur Rechtsentwicklung auch Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 198; ders., Deutsche Rechtsgeschichte, S. 214. Siehe im übrigen die verschiedenen Ausgaben der Gesetzeswerke im Quellenverzeichnis.

ten gehen wichtige Kronrechte (Regalien) auf diese über¹ und ermöglichen somit eine selbständige Rechtspolitik der Landesfürsten. Diese verhindert eine reichseinheitlich rechtssystematische Entwicklung des Straßen- und Wegerechts². Der Rechtsgrundsatz, daß geschriebenes Recht dem Gewohnheitsrecht zu weichen habe, aber auch der, daß das ältere stets das jüngere Recht bricht³, tragen zu einer gänzlichen Verwirrung in der Rechtsordnung bei. Dennoch zeigt das Straßen- und Wegerecht des Mittelalters einige Gemeinsamkeiten und Besonderheiten.

Die Wege unterteilt man im Mittelalter in Königsstraßen und Gemeindewege. Zur Königsstraße zählen die Heer- und Landstraßen. Man bezeichnet sie als *viae regiae*, Königswege, Heerwege, Helwege und ab dem 15. Jahrhundert auch als Reichsstraßen. Als große Durchgangsstraße dient die Königsstraße der Volksgesamtheit. Sie ist deshalb *via publica*, d. h. allen zugänglich⁴. Die Gemeindewege⁵ übernehmen dagegen den Verkehr innerhalb der Gemeinden und zu den Nachbarorten. Die Dorfverbindungs- oder Vicinalwege sind teilweise öffentlich. Häufig stehen sie aber nur den Angehörigen der verbundenen Dörfer offen⁶. Ihrer Bedeutung nach wird man die heutigen Bundesfernstraßen und die Staats- und Kreisstraßen den Königsstraßen des Mittelalters zuzuordnen haben. Die mittelalterlichen

1 Vgl. Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 101 und 179; vgl. auch Merk, Rechtssprache, S. 13.

2 Seit den Städtegründungen kommt die Stadt als besonderer Rechtskreis hinzu.

3 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 391.

4 Vgl. Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 391; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 46; Weigel, Altstraßenforschung, S. 195; Voigt, a. a. O., S. 383; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 8; v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8; Grimm, Weistümer V, 195.

5 Hier unterscheidet man z. B. zwischen Dorf-, Kirchen-, Besuchs-, Leichen-, Feld-, Joch-, Mist-, Bau-, Holz- und Karrenwegen (Wolf, a. a. O., S. 9).

6 Vgl. Bader, a. a. O., S. 392.

Gemeindewege kann man den heutigen Gemeindestraßen sowie den sonstigen öffentlichen Straßen gleichsetzen¹.

Die Königsstraße steht wegen ihrer großen Bedeutung für die Öffentlichkeit unter dem besonderen Schutz des Königs. Er führt über sie die Oberaufsicht. Ohne seine Genehmigung darf sie weder verändert noch verlegt werden². Um ihren Verlauf zu kennzeichnen, ist sie ausgesteint und damit auf Dauer aus der Flur ausgeschieden³. Ihre Breite beträgt bis zu sechs Metern⁴.

Der Gebrauch der Königsstraße steht jedem offen. Dieses bereits in der Lex Salica (8. Jahrhundert) verbürgte Recht bestätigt nochmals ausdrücklich der Reichsabschied vom Jahre 1224 (gegeben zu Nürnberg am 23. Juli 1224)⁵. Er hält fest, daß die Königsstraße frei und offen sei, und daß jeder auf ihr ungehindert seinem Gewerbe nachgehen könne. Der auf der Straße Einherziehende genießt deshalb nach dem Sachsenspiegel den besonderen Schutz des Königs⁶.

-
- 1 Vgl. zur heutigen Einteilung der Straßen § 1 Abs. 1 FStrG und Art. 3 Abs. 1 BayStrWG. Soweit ein Gemeindeverbindungsweg nur den mittelalterlichen Dorfgenossen zur Benutzung freistand, muß man ihn heute rechtlich einem Eigentümerweg zuordnen. Selbst ein beschränkt öffentlicher Weg kommt für eine Einstufung nicht in Betracht, da dessen Benutzung nur hinsichtlich der Art und Weise des Überwiegenden Zweckes einschränkbar ist. Eine subjektive, d. h. von vornherein auf einen bestimmten Personenkreis bezogene Beschränkung verträgt der beschränkt öffentliche Weg nicht (siehe Prandl/Gillessen, BayStrWG, Art. 53 Anm. 3).
 - 2 Siehe Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 8; v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8; Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 566.
 - 3 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 391.
 - 4 Tatsächliche Breite, siehe Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124. Der Schwabenspiegel fordert dagegen nur 16 Fuß (= 4,8 m) (Schwabenspiegel L 181); vgl. auch Würtz, Straßennetz, S. 26; v. Künßberg, a. a. O., S. 10.
 - 5 Zitiert bei Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 389; siehe auch v. Künßberg, a. a. O., S. 8.
 - 6 Vgl. Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 30 und 35; Voigt, a. a. O.

Dieses Recht gilt jedoch nicht für denjenigen, der seine Ehre verloren hat. Er darf die Straße nur bis zu der durch Ächtkreise bezeichneten Grenze benutzen. Wenn er ehrbaren Leuten begegnet, muß er die Straße verlassen¹.

Aus dieser Rechtserkenntnis über den Gemeingebrauch an der Königsstraße entsteht der Grundsatz des Straßenfriedens. Dieses heute nicht mehr gesondert normierte Rechtsinstitut läßt sich dennoch aus der Lehre und der Rechtssprechung zum Begriff und Wesen der öffentlichen Sache sowie allgemein aus dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit ableiten. Den Straßenfrieden ordnet im Mittelalter der König an². Danach werden auf der Straße begangene Verbrechen besonders streng bestraft. An den Straßenfrieden mahnt der an der Straße errichtete Galgen³. Im Landfrieden von 1152 gesteht Friedrich I. jedem Kaufmann auf seinem Bock ein Schwert zu, damit er den Gefahren der Überfälle besser begegnen kann⁴. Die Waffe soll zur Abschreckung dienen und damit den Straßenfrieden erhalten. Aus gleichem Grunde ist auch die Pfändung auf offener Straße verboten⁵.

Der Gemeingebrauch soll auch durch die heute verschwundene Einrichtung des Straßengerichts gesichert werden. Die Königsstraße ist so selbstverständlich allen gemeinsam und im allgemeinen Gebrauch, daß sie zum Inbegriff der Öffentlichkeit⁶ wird. Sie dient nicht nur dem Verkehr, sondern auch dem Gemeinschaftsleben und der Rechtssprechung. Handlungen, die auf der Straße und unter freiem Himmel

1 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 35.

2 Schwabenspiegel L 248; Sachsenspiegel II, 66 § 1. Auch in den Gottes- und Landfrieden wird er immer wiederholt.

3 Karaisl v. Karais, a. a. O.

4 Zitiert bei Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 36.

5 Vgl. v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8.

6 So v. Künßberg, a. a. O.

erfolgen, gelten als allgemein bekannt. Sie wird deshalb häufig zum Schauplatz öffentlicher Gerichtssitzungen. Auch soll der Störer des Straßenfriedens unverwandten Fußes in aller Öffentlichkeit abgeurteilt und zu aller Mahnung am Straßenrand gehängt werden¹.

Die enge Verknüpfung der Königsstraße mit den dort abgehaltenen Gerichtssitzungen erhebt sie im allgemeinen Bewußtsein zu einem geachteten, hochwertigen und besonders gesicherten Allgemeingut.

Den ungehinderten Gebrauch der öffentlichen Straße gewährleisten soll das häufig in Weistümern und in den Rechtsspiegeln auftauchende Verbot der Wegsperrung², das bereits die Lex Baiuvariorum aufstellte³. Das Verbot, Wege zu sperren bzw. Verkehrshindernisse zu errichten, hat sich bis heute in einer verkehrsrechtlichen Vorschrift erhalten⁴.

Zur Erhaltung der Straßenbreite und damit des Gemeingebruchs entwickelt sich das sogenannte Stangenrecht. In gewissen zeitlichen Abständen reitet ein von der Obrigkeit Beauftragter mit einer quer vor sich liegenden, 16 Schuh langen Lanze durch die Straßen. Alles, was die Lanze berührt, muß beseitigt werden, damit der Verkehr wieder ungehindert passieren kann⁵. Dieses Verfahren wendet man hauptsächlich in den Städten und Siedlungen an. Auf der Land-

1 Vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 401; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 30 f.; ders., Die deutsche Straße, S. 34; v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8 ff.

2 Zusammenstellung bei Waitz VII, 30 und 420; Grimm, Weistümer I, 193; III, 28 und 47; IV, 398; ders., Rechtsaltertümer, S. 69 und 104; Sachsenspiegel II, 59. Vgl. auch Weise, Vom Wildpfad zur Mordstraße, S. 46; Koll, Die Straßen des 3. Reiches, die Reichsautobahnen, S. 166; v. Künßberg, a. a. O., S. 8; Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 17.

3 Siehe S. 37.

4 Siehe § 32 StVO.

5 Vgl. v. Künßberg, a. a. O., S. 10; Grimm, a. a. O. IV, 648.

straße soll nach den Weistümern ein Hammer-, Beil- oder Steinwurf¹ von der Straßenmitte aus nach beiden Seiten die Wegebreite abgrenzen². Durch regelmäßige Wiederholung ist sie immer wieder nachzuprüfen. Es handelt sich um eine Straßenaufsichtsmaßnahme, wie sie dem Prinzip nach noch heute den Straßenverwaltungsbehörden zufällt.

Eine interessante und für das Mittelalter wohl einzigartige Einrichtung zur Sicherung des Gemeingebrauchs öffentlicher Wege ist das Fütterungsrecht. Gewissermaßen ist es ein Ausfluß des Rechts auf freie Wegebenutzung. Danach ist es dem dahinziehenden Fuhrmann oder Reiter gestattet, für sich und sein ermattetes Pferd Nahrung für den augenblicklichen Bedarf vom Weg und vom Anliegergrundstück zu nehmen. Dabei muß er stets mit einem Fuße auf der Straße bleiben, sonst gilt die Wegnahme als Straßenraub³.

Die freie Benutzbarkeit der öffentlichen Straße schützt das mittelalterliche Geleitsrecht. Es entsteht im 12. Jahrhundert und bedeutet anfangs das Recht und später auch die Pflicht der Obrigkeit, dem Wegbenutzer eine zweckgerichtete Begleitung⁴ zu gewähren, d. h. dessen Leben und Eigentum zu schirmen. Das Geleitsrecht beinhaltet allgemein das Ehrengleit, das Schutzgeleit und das Beförderungsgleit. Im Sinne von "Gemeingebrauchsgleit" ist jedoch nur das Schutzgeleit bedeutend. Dieses kann als totes (Brief- oder Abzeichengeleit) oder lebendiges Geleit (Personalgeleit) gegeben werden.

¹ Merk nennt es das "fröhliche Ungefähr", das das ältere Recht bei seinen Maßbestimmungen liebt (siehe ders., Rechtssprache, S. 15).

² Vgl. auch Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 76 f. und 81.

³ Grimm, Weistümer III, 41; Sachsenspiegel II, 39 § 2; Allgemeiner Landfriede von 1156 (zitiert bei Knoll, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, S. 177); v. Kunßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 390; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 46; Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 36.

⁴ So Fiesel, Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, S. 469.

Eine wichtige Ausformung erfährt es im Zollgeleit, das auf bestimmten Straßenzügen ausschließlich zum Schutz des Handelsverkehrs erteilt wird¹. Das Geleitsrecht gehört ursprünglich zu den veräußerlichen königlichen Regalien und hat sich wohl aufgrund des garantierten Königsfriedens und der allgegenwärtigen Unsicherheit auf den Straßen herausgebildet, denn niemand ist zu dieser Zeit vor Überfällen, Mord und Plünderungen sicher. Deshalb wird das Geleit den Reisenden anfangs unentgeltlich zugestanden, da der König sich als Träger des Straßenfriedens verantwortlich fühlt. Entstehender Schaden wird ersetzt². Sobald aber die Grundherrschaften auch das Geleitsrecht an sich ziehen, fordern sie dafür einen hohen Tribut³. Bald wird das Geleitsrecht zu einer begehrten Einnahmequelle, die man ständig ergiebiger zu machen sucht. Von den verschiedenen Geleitsarten hat sich bis heute nur das Ehreng eleit erhalten⁴.

Der Gemeindegebrauch an öffentlichen Straßen und Wegen erfordert schon frühzeitig Vorschriften, die die Straße als solche schützen.

1 Zu den Geleitsarten siehe bei Fiesel, Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, S. 469 f.

2 Dieser Grundsatz läßt sich schon 1184 nachweisen. 1284 wiederholt ihn Kaiser Friedrich II. Gleichermaßen findet er Aufnahme in den Rechtsspiegeln (zitiert bei Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 25 f.).

3 Vgl. im einzelnen zum mittelalterlichen Geleitsrecht Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Ravers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, S. 7; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 386; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 49; Müller, Geleitswesen, S. 21.

4 Mit dem heutigen Institut der Verkehrssicherungspflicht läßt sich das mittelalterliche Geleitsrecht nicht vergleichen. Auch wenn beide Rechtskreise den Schutz und die Sicherheit des Straßenverkehrs zum Inhalt haben, so fordert die Verkehrssicherungspflicht ausschließlich Gefahren und damit Schäden zu verhindern, die vom öffentlichen Weg als solchen ausgehen (vgl. Palandt, § 823 Anm. 8 c), dem Weg immanent sind. Das Geleit richtet sich indessen gegen äußere Gefahren (z. B. Überfälle).



Mittelalterlicher Geleitszug

Abb. 15

Königsstraße und Vicinalwege sind deshalb mit Grenzsteinen versehen, die allerorts einen besonderen strafrechtlichen und markpolizeilichen Schutz genießen¹. Sie sollen das Verlegen, Ablenken und den Untergang der Straße unterbinden. Immer wieder findet sich in den Weistümern des frühen Mittelalters das mit hoher Strafe bedrohte Verbot, die Straße abzapflügen oder den Seitengraben zu nahe zu ackern. Auf der Straße aufgegangene Saat soll eilends entfernt werden². Derartige Bestandsschutzvorschriften haben bis heute dem Sinne nach ihre Gültigkeit erhalten³.

Da die Straßen und Wege keineswegs die für die Königsstraße geforderte Breite von 16 Schuh (= 4,8 m) haben und der mittelalterliche Handelsverkehr ständig zunimmt, wird es wichtig, verkehrsrechtliche Regelungen, d. h. Grundzüge einer Verkehrsordnung aufzustellen, die den Gemeingebrauch ordnen. Geleitet wird man von den Erfahrungen des täglichen Lebens. So muß nach dem Sachsenspiegel der leere dem vollen Wagen ausweichen, der leichtere dem schwereren, der Reiter dem Wagen und der Fußgänger dem Reiter. Wird z. B. ein Räuber verfolgt, hat man seitlich anzuhalten, bis die Verfolger vorüber sind⁴. Ebenso wird geregelt, welche Fracht (Wein-, Mist- oder Holzkohlenfuhr) die Vorfahrt genießt. Diese Normen hat auch der Schwabenspiegel übernommen⁵. Die hoheitliche Einsatzvorfahrt

1 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 393.

2 Siehe die Sammlung einzelner Weistümer bei Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 17; Grimm, Weistümer I, 484 und 487; vgl. auch Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 32. Diese Verbote sind gleichzeitig ein Hinweis auf den Zustand der mittelalterlichen Straßen.

3 Vgl. in diesem Zusammenhang § 23 FStrG und Art. 65 BayStrWG.

4 Siehe Bonacker, Die Älteste Deutsche Wegerechtsordnung von 1220/30, abgebildet auf S. 82.

5 Schwabenspiegel, Nr. 252.

kennt man noch heute, wenn auch das "Vorfahrtsrecht des Stärkeren" inzwischen, gemäß einer modernen staatsrechtlichen Auffassung, anders geregelt ist.

Die benutzungsrechtliche Entwicklung im mittelalterlichen Wegegerecht erfährt im Geleitszwang eine erhebliche Einschränkung. Die bereitgestellten, handfesten und kampfgereusteten Knechte der Begleitmannschaft verursachen hohe Ausgaben. Dafür fordern die Inhaber des Geleitsregals vom Reisenden das sogenannte Geleitgeld¹. Dieses Forderungsrecht ist schon im Sachsenspiegel verbrieft. Doch sehen die Territorialherren nach Beanspruchung des Geleitsregals in den Einnahmen die Chance großen Vermögenszuwachses. Teilweise schrauben sie die Geleitgelder ins Unermeßliche. Obwohl es nach dem Sachsen- und dem Schwabenspiegel jedermann freisteht, ein Geleit zu begehren², ist es ratsam, die Geleitsgebühr für bewaffneten oder zugesicherten Schutz auf den vorgeschriebenen Straßen zu zahlen, um nicht Gefahr zu laufen, Hab und Gut zu riskieren. Damit schaffen die Landesherrn die fiskalische Einrichtung des Geleitszwanges³. Dieser behindert die freie Benutzbarkeit des öffentlichen Wegenetzes beträchtlich.

Der Straßenzwang ist eine Folge des Geleitszwanges. Je nach Leere ihres Säckels, setzen Fürsten und Städte die Geleits- und Wegegelder willkürlich fest. Reisende und Kaufleute trachten daher,

1 Es wird nach der Zahl der Personen und der Menge der Güter berechnet und einschließlich der Zehrungskosten ("Freßgelder") für die Geleitmannschaften erhoben (Müller, Geleitswesen, S. 34).

2 Siehe bei Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 27.

3 Vgl. Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 9; Ravers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, S. 7; siehe auch Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 38; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 386; Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 7.

. . . (sein gelobt hatte deme an den
 das gut teilt und bedarff nyman)
 es der ihn gewer wenn seinen
 flug. Recht von wegefahrt.
 Des kuniges straße schol sein
 so breit daz ein wagin dem
 andr(e)n geraumen mag|| Der eytel(er)
 wage schol raumen dem gelade(n)
 und der mynner geladen dem swe
 ren. Der reitende schal dem wage(n)
 weichen und der gehende dem reite(n)
 in. Sint sy abber in einem engen
 wege adder auff ein(er) brucken add(er)
 aget man einen reyten din adder
 zu fuße d(er) wagin schol stille steh(e)n.
 Bis sy mugin fur kume(n)|| Welch
 begin von erst auff dye bruck kumet
 er sey eytel add(er) gelagin der schol
 von erste uber gehin d(er) auch all(er)
 erst zu d(er) mul kumpt d(er) schal all(er)
 erst malin|| welch man dem andern
 verhet add(er) setzet ein pferd ad(er)
 in kleit adder fahende habe wir sy
 etwan sey zu welcher weyse er dy...

Ihn gelobt hatte deme an den
 das gut teilt und bedarff nyman
 es der in gewer wenn seinen
 pfflug Recht von wegefahrt
Was kuniges straße schol sein
 also breit daz ein wagin dem
 andern geraumen mag|| Der eytel
 muge schol raumen dem gelade
 und der mynner geladen dem swe
 ren. Der reitende schal dem muge
 weichen und der gehende dem reite
 in. Sint sy abber in einem engen
 muge adder auff ein brucken add
 jaget man einen reyten din adder
 zu fuße d' wagin schol stille steh
 Bis sy mugin fur kume|| Welch
 mugin von erst auff dy bruck kumet
 er sey eytel add' gelagin der schol
 von erste uber gehin d' auch all'
 erst zu d' mul kumpt d' schal all'
 erst malin|| welch man dem an
 dern verhet add' setzet ein pferd ad'
 in kleit adder fahende habe wir sy
 etwan sey zu welcher weyse er dy

. . . Herren gelobet hatte, jenem dem
 das Gut anfällt und bedarf Niemandes,
 der für ihn bürgt, als seinen
 Pflug. Wegeverkehrsrecht.
 Des Königs Straße soll sein
 so breit, daß ein Wagen dem
 anderen ausweichen kann.|| Der leere
 Wagen soll ausweichen dem geladenen
 und der minder beladene dem schwe
 ren. Der Reiter weiche dem Wagen
 aus und der Fußgänger dem Reiter.
 Sind sie aber auf einem engen
 Wege oder auf einer Brücke und
 verfolgt man einen Reiter oder
 Fußgänger, so soll der Wagen stillstehen,
 bis sie vorübergekommen sind.|| Welcher
 Wagen zuerst auf die Brücke kommt,
 er sei leer oder beladen, der soll
 zuerst hinüber gehen. Wer zu
 erst zur Mühle kommt, der soll zu
 erst mahlen.|| Wer einem an
 deren leiht oder verpfändet ein Pferd oder
 ein Kleid oder irgend welche fahrende Habe,
 auf welche Weise er auch sie . . .

Eine Handschrift des Sachsenspiegels

sich der drückenden Last der Abgaben zu entziehen und abseits der gesicherten Straße ihr Ziel zu erreichen. Unter Androhung der Konfiskation mitgeführter Habseligkeiten antworten die Landesherren mit dem Verbot, jegliche Nebenwege aufzusuchen¹. Vor allem wollen sie den Warenverkehr durch die Städte lenken, wodurch sie sich eine bessere Versorgung der Bevölkerung und ein Aufblühen der Märkte erhoffen. Doch bereits in der Constitutio König Heinrichs von 1231 und gleichlautend in der Erneuerung Friedrichs II. von 1232² wird verboten, jemanden zu zwingen, bestimmte Straßen zu benutzen oder Märkte aufzusuchen. Gleiches wiederholt der Landfrieden von 1235, indem er die Öffentlichkeit der Straßen betont und Zwangsstraßen abzuschaffen gebietet³. Die Gebote des Kaisers nutzen allerdings wenig, da in der Folgezeit seine Macht immer mehr zugunsten der Landesfürsten zu schwinden beginnt.

Eng verknüpft mit dem Straßenzwang ist der Stapelzwang. Trotz des Zwanges, seine Waren durch einen bestimmten Markt zu führen, ist der Fuhrmann bestrebt, die bestellten Güter an ihren Bestimmungsort zu bringen. Vielfach ist er nicht gewillt, sein Handelsgut an jedem beliebigen Ort feilzubieten. Deshalb erlassen die Städte den Stapelzwang, der dem durchreisenden Handelskaufmann

1 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 39; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 395 und 401; Ravers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, S. 7; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 49; Müller, Geleitswesen, S. 21; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124; Spiess, Straßenwesen, S. 49 f.

2 Mon. Germ. Hist., Const. II, p. 212 und 419.

3 So auch das Reichsurteil von 1224, gefällt unter König Heinrich (zitiert bei Zeumer, Studien zu den Reichsgesetzen des 13. Jahrhunderts, S. 101 ff.). Vgl. auch die Wiederholungen dieses Gebotes bis ins 14. Jahrhundert, aufgeführt bei Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 24 und bei Spiess, a. a. O.

befiehlt, für einige Tage Station zu machen und seine Ware zum Verkauf anzubieten. Der Stapelzwang, ein vermeintlich fein abgestimmtes Instrument zur Anhebung des bürgerlichen Wohlstandes, wird, zusammen mit dem Straßenzwang, zu einem festen Bestandteil städtischer Verkehrspolitik. Manchen Städten bringt er Mehreinnahmen, manchen, z. B. München und Ingolstadt, Verluste¹. Der Stapelzwang ist ein großes Hemmnis für den Durchgangsverkehr und stellt eine weitere Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs öffentlicher Wege dar.

Der Fürst des Mittelalters besitzt nicht nur keinerlei Verständnis für Handel und Verkehr, er hat zudem wegen des sogenannten Grundrührrechts großes Interesse an der schlechten Beschaffenheit der Straßen in seinem Machtgebiet. Alles was vom Fuhrwerk fällt oder den Boden auch nur berührt (z. B. infolge von Achsbruch, Wagenumsturz oder Zusammenbrechen des Lasttieres), beansprucht der Fürst, ähnlich dem Strandrecht, für sich². 1316 wird das den Gemeingebrauch beschränkende Grundrührrecht im ganzen Reich für rechtswidrig erklärt, doch findet der Kaiser offenbar wenig Beachtung, da er 1339 und 1343 seine Anordnung wiederholt³.

Eine Einengung findet weiter die freie Benutzung der öffentlichen Wege in den vielen Arten der erhobenen Verkehrsabgaben. Darunter fallen das sich im 13. Jahrhundert ausbildende Wegegeld (auch Wegelohn), der Wegzoll und das bekannte Geleitsgeld. Alle Abgaben

-
- 1 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 257 f.; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 395 f. und 401; Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 124.
- 2 Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 28; Riezler, Geschichte Baierns II, 527; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 9; Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 32; Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 49; Voigt, a. a. O., S. 385 f.; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 38; Spiess, Straßenwesen, S. 49.
- 3 Nach Riezler, a. a. O.

sind dem Prinzip nach eine Gebühr¹. Während das Wegegeld für den Gebrauch der Straße zu entrichten ist, stellt der Wegezoll² eine Art finanzpolitische Abgabe für die räumliche Beförderung der Waren dar³. Der Unterschied beider Formen verwischt sich in der Praxis immer wieder. Nur in Bayern und Österreich wird Zoll abwechselnd mit Maut⁴ gebraucht. Ein begrifflicher Unterschied ist nicht feststellbar. Ab dem 14. Jahrhundert fordert man zusätzlich an den Brücken das Brückengeld oder den Brückzoll⁵. Die im Mittelalter als Wegezoll oder nur als Zoll bezeichnete Gebühr unterscheidet sich insoweit von einer Steuer, als letztere stets eine an Grund und Boden, Gewerbe oder Vermögen haftende Abgabe ist⁶. Doch haben die Verkehrsabgaben nur anfangs den Charakter einer Gebühr. Ursprünglich gehören sie zu den Regalien, d. h. sie sind königliches Hoheitsrecht und dürfen nur mit Genehmigung des Königs erhoben werden. Sie sind ausschließlich zur Unterhaltung der Straßen und Brücken zu verwenden⁷. Dort, wo der König weilt, steht ihm nach dem

-
- 1 So Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 18.
 - 2 Von teloneum, gr. telos = Ziel oder Zahlung. Dieser Begriff ist in den Urkunden der fränkischen und deutschen Könige und Kaiser allein für Verkehrsabgaben üblich. Das mittelalterliche Zollwesen beinhaltet demnach ausschließlich Abgaben für die Güterbewegung (vgl. Stolz, a. a. O., S. 1 und 4).
 - 3 Siehe auch Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 398.
 - 4 Von "muta", das aus dem gotischen mota (= Zoll) entlehnt ist (Stolz, a. a. O., S. 4 f.).
 - 5 Zusammengefaßt unter dem Begriff "pontaticum" (Stolz, a. a. O., S. 6).
 - 6 So Stolz, a. a. O., S. 8 und 17 f.
 - 7 So nach dem Mainzer Landfrieden von 1235 cap. 6 und nach dem Königsgerichtsurteil aus dem Jahre 1290 (Mon. Germ. Leg. II, p. 454).

Sachsen- und dem Schwabenspiegel¹ ein Ertragsanteil zu². Nur an den Stellen, wo sie seit alters her üblich war, ist die Erhebung von Verkehrsabgaben rechtmäßig³. Dieses Prinzip wurde jedoch schon zur Karolingerzeit stark durchlöchert⁴. Auch ohne Verleihung nehmen sich, vornehmlich seit dem 12. Jahrhundert, weltliche und geistliche Fürsten sowie mächtige Grafen das Recht, an neuen und ungewohnten Stellen Abgaben zu fordern⁵. Für die Territorialherren sind die Verkehrseinnahmen eine willkommene Aufbesserung ihres Budgets. In den seltensten Fällen werden die Gelder ihrem ursprünglich bestimmten Zweck zugeführt⁶, so daß von einer Verkehrsgebühr, die eine Gegenleistung zum Inhalt hat, nicht mehr die Rede sein kann.

Die Stärkung der Landesherrschaften bringt an jeder nur denkbaren Stelle neue Zollschranken hervor. Allein um Nürnberg soll es gegen Ende des 14. Jahrhunderts 24 Zollstellen gegeben haben. Die beförderte Ware erreichte durch die bezahlten Zölle oft ein Vielfaches ihres Grundwertes⁷. Die drückenden Abgaben führen zu immer wiederholten Klagen an den König⁸ und die Landesherren, so daß es

1 Schwabenspiegel, L 133.

2 Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 9. Vgl. auch Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 566; Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 257; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 34; Riezler, Studien zur ältesten Geschichte Münchens, S. 302.

3 Dies besagen die Reichsgesetze von 1220 und 1235 und wiederholen die Landfrieden des 13. und 14. Jahrhunderts stets aufs neue (Stolz, a. a. O., S. 17); siehe im Übrigen auch die zahlreichen Quellen in Mon. Germ. Const. II.

4 Siehe S. 39 f.

5 Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, S. 68.

6 Riezler, a. a. O., S. 303; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 368; Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 38; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, S. 9; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 9.

7 Voigt, a. a. O., S. 400.

8 Riezler, a. a. O., S. 303.

zu Zollbefreiungen für einzelne Personen, wie Bischöfe, Äbte, Grafen, Ritter und Pilger kommt¹. Alle Königs- und Reichsstraßen können sie seitdem unentgeltlich benutzen.

Über diese Straßen führt der König anfangs die alleinige Aufsicht². Er ist Träger dieser Straßen, die seiner Jurisdiktion³ unterliegen. Kraft seines Verordnungsbannes hat er die Befugnis, Pflichten zum Bau und zur Unterhaltung der Wege festzulegen, ihre Erfüllung zu überwachen, die Wegebenutzung zu regeln, Wegezölle zu erheben oder dieses Recht als Zollgerechtigkeit zu verleihen. Dieses als Wegeregal bezeichnete Königsrecht geht im Zuge der beginnenden Herrschaftsgewalt der Landesfürsten im 12. und 13. Jahrhundert auf diese über⁴. Die ausschließlich landesherrliche Wegeaufsicht ist die Folge. Über die Gemeindewege hingegen führt weiterhin der Genossenschaftsverband die Aufsicht. Mit dem Entstehen der Grundherrschaft geht aber auch diese Aufsichtsbefugnis auf den Grundherrschaft über⁵.

Zu Beginn des Mittelalters übernimmt, wie in fränkischer Zeit, die örtliche Markgenossenschaft im Rahmen kollektiver Bewirtschaf-

1 Sachsenspiegel II, 27 § 2. Vgl. in diesem Zusammenhang auch Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 46.

2 Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 32; Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 34; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 8. Die Königsstraßen gehören zu den niederen Regalien, d. h. zu den veräußerlichen Hoheitsrechten (Bochialli, Wegerecht, S. 585; Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 24 f.).

3 Jurisdiktion bedeutet im Mittelalter nicht nur Justiz, sondern auch Verwaltung (so Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 182).

4 Kodal, Straßenrecht, S. 280 f.; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 387; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen, besonders in Bayern, S. 8; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 9.

5 Kodal, a. a. O., S. 280.

tung¹ der Gemarkung, Bau und Unterhaltung der Gemeindewege. Die Aufteilung der Gemarkung und die Zuweisung der Parzellen als Sondereigentum an die einzelnen Höfe hat zur Folge, daß die Bau- und Unterhaltungslast der Wirtschaftswege auf die interessierten Anlieger als Reallast übergeht². Dessen ungeachtet bleibt das Wegegrundstück Gemeingut (Allmende).

Die emporkommenden Grundherrschaften haben an der Unterhaltungspflicht der Anlieger im Ergebnis nichts geändert. Der Grundherr zieht nun seinerseits die Pflichtigen in Form von Naturaldiensten (Wegfronde) zur Herstellung und Unterhaltung der Wege heran. Auf diese Weise wird auch die Königs- oder Reichsstraße erhalten. Doch die Inanspruchnahme der Untertanen geht weit über ihr eigenes Interesse an den Wirtschaftswegen hinaus, so daß die Wegfronde zu einer zwangsweise erbrachten Leistung wird³. Oft reichen die Kräfte der Anrainer nicht aus, um neue Wege anzulegen. Deshalb erstreckt sich allmählich die Wegebaupflicht⁴ auf alle Gemeinde- und Dorfgenossen⁵. Die ursprünglich öffentlich-rechtlichen Charakter tragende Wegepflicht tritt hinter einer genossenschaftlichen Aufgabe der Gemeinde zurück. Die Wegepflicht wird zur Gemeinfron mit genossenschaftlichem Zwang. Dieser ist wiederum Ausfluß dörflicher Banngewalt. Zumindest für das spätere Mittelalter kann man deshalb

1 Das Wegerecht des mittelalterlichen Dorfes ist deshalb Teil des ländlichen Wirtschaftsrechts. So geben z. B. wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Bestimmung der Wegebreite oder beim Bau und Unterhalt der sog. Wirtschaftswege den Ausschlag (siehe Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 417).

2 Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte II, 328; Buch, Notweg, S. 35. Zur Verteilung der Straßenbaulast heute siehe auf S. 38.

3 Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 279 f.

4 Diese korrespondiert mit dem Wegebenutzungsrecht (in diesem Sinne Bader, a. a. O., S. 435).

5 Siehe Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 134; v. KünBberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 10.

die Gesamtaufgabe der Kommune nicht mehr als eine öffentlich-rechtliche Pflicht betrachten¹.

Was für die Gemeindewege gilt, läßt sich grundsätzlich auch auf die Königs-, Heer- und Landstraßen übertragen. Eine obrigkeitliche Wegefürsorge gibt es im späten Mittelalter nicht mehr. Der König tritt nicht mehr als Herrschaftsträger für den Bau und die Unterhaltung dieser Straßen ein. Der Zoll- und Geleitsgebühren einnehmende und damit verpflichtete² Territorialherr sorgt schließlich nur aus selbstsüchtigen finanziellen Gründen für die Landstraßen. Die öffentliche Landstraße muß also, soweit sie innerhalb der Dorfmark verläuft, von den Gemeinden errichtet und gepflegt werden³.

Übersteigt der Straßenbau die Leistungsfähigkeit der Gemeinde, so wird eine Kommune aus der Umgegend durch Schiedsspruch oder Vertrag zur Nachbarschaftshilfe verpflichtet⁴.

In den Städten verläuft die Entwicklung zum Teil anders. Als Marktstädte haben sie die Straßen innerhalb der Stadt in ihrer Obhut⁵. Die Pflasterung der innerörtlichen Straßen ist aber auf dem Wege der Naturalleistung nicht zu bewältigen, sondern erfordert einen technischen Wegebau in Lohnarbeit⁶.

1 So Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 428 f. Vgl. zur Pflichtaufgabe der Gemeinde auch Grimm, Weistümer IV, 30 und Bader, a. a. O., S. 431 mit vielen Nachweisen.

2 So Werner, Die Wegeunterhaltung in Bayern, S. 13; Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1363.

3 Siehe hierzu die grundlegenden Untersuchungen bei Bader, a. a. O., S. 432. Vgl. auch Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 386; Roth, Die Straße in Geschichte und Landschaft, S. 452; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8 f.

4 Kodal, Straßenrecht, S. 280; Bader, a. a. O.

5 Baumeister, a. a. O., S. 9.

6 Kodal, a. a. O.

Bau und Unterhalt einer Brücke werden gewöhnlich ebenfalls vom Rat der Stadt besorgt. Diese Verpflichtung kann aber auch einzelnen Bürgern oder Klöstern, die ein besonderes Interesse an der Brücke haben, auferlegt sein. Der Brückenzöllner kassiert dafür ein Entgelt¹.

Den Bau und die Erhaltung der Gemeindewege finanzieren grundsätzlich die Pflichtigen² durch Abgaben in Form von Naturalien³. Teilweise werden diese Kosten auch durch gemeine Geldbeträge (Gemeindeumlagen)⁴ gedeckt⁵. Das Wegebaumaterial wird aus der Allmende beschafft.

Die Königs- oder Reichsstraßen sollten durch die Verkehrsabgaben (Geleitsgelder, Wegegelder und Zölle) der Einnahmeberechtigten⁶, die ausschließlich diesem Zweck zuzuführen waren⁷, gebaut und erhalten werden. Dies geschieht jedoch in den seltensten Fällen. Außer in den Städten⁸ kennt man in diesem Gesellschaftssystem ohne "Regieverwaltung" keine Vergabe von Wegebauarbeiten auf Kosten der Obrigkeit. Vielmehr wird eine dauernde Pflichtigkeit der Gewaltunterworfenen begründet, die im Wege von Naturaldiensten eine Straße oder Brücke tatsächlich ständig unterhalten⁹.

1 Vgl. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 39.

2 Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 14.

3 Hand- und Spanndienste, auch Scharwerksleistungen genannt.

4 Ordentliche Steuern im heutigen Sinne gibt es im Mittelalter noch nicht. Es handelt sich allenfalls um einmalige Notsteuern, die bei Bedarf eingefordert werden (vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 121; v. Panzer, Landständische Rechte, S. 73).

5 So Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 8.

6 Anfänglich sind dies der König und die Beliehenen, später die Landesherrn schlechthin.

7 Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 9.

8 Kodal, Straßenrecht, S. 280.

9 In diesem Sinne Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wege-rechts, S. 9.

Der Rechtsstatus der öffentlichen Wege hat sich im Mittelalter nicht grundlegend verändert. Die Königs- oder Reichsstraßen erfahren eine abgewandelte Rechtsform, d. h. daß sie inzwischen als kaiserlicher Grund und Boden angesehen¹ werden. Damit befinden sie sich jedoch nicht gleichzeitig im Staatseigentum heutiger Auffassung, denn das Herrschaftsgefüge des Mittelalters stellt noch keinen "Staat" moderner Prägung dar². Der Kaiser ist oberster Träger aller Landesgewalt, doch handelt es sich hier nicht um eine weltliche Gewalt, die innerstaatlich souverän, d. h. durch eine unabhängige Instanz kontrolliert wäre. Deshalb kann auch nicht von einem "Patrimonialstaat" gesprochen werden. Das mittelalterliche Gefüge verkörpert vielmehr eine Summe privater Beziehungen und zeichnet sich damit als "Gesellschaft" ab³. Das bedeutet, daß die Hauptstraßen bürgerlich-rechtlichen Gesichtspunkten unterzuordnen sind. Daran ändert auch der Übergang der königlichen Hoheitsrechte auf die Territorialherren nichts. Leitet der König keine Rechte aus einem Staatseigentum ab, so können solche Rechte auch nicht auf die Landesherren übergehen. Der König kann nicht mehr geben als er selbst hat. Er überträgt also königliches Privateigentum oder königliche Benefizien, somit Privateigentumsrechte, wenn er das Straßenregal verleiht⁴. Der mittelalterliche Gemeindeweg bleibt indessen Bestandteil des Allmendlandes⁵.

1 Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 30. Zum Rechtsstatus der heutigen öffentlichen Straßen und Wege siehe die Ausführungen auf S. 40 f.

2 Brunner, Land und Herrschaft, S. 125; vgl. auch Krüger, Allgemeine Staatslehre, S. 9.

3 So Brunner, a. a. O., S. 158 und 163.

4 Vgl. v. Panzer, Landständische Rechte, S. 256. Die Entwicklung in Bayern verläuft im wesentlichen in allen deutschen Ländern gleich (ders., a. a. O., S. 258).

5 Siehe Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 385 f.; vgl. auch Buch, Notweg, S. 24; Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht II, 318.

Diese allgemeinen Erwägungen zeigen gleichzeitig, daß sich der Straßen- und Wegebau zu keiner Staatsaufgabe im Sinne heutiger Daseinsvorsorge¹ entwickeln konnte.

4. Die neuere Zeit

a) Die staatliche und räumliche Entwicklung

Die entschiedene Landespolitik Herzog Albrechts IV. (1465-1508) beginnt in Bayern die Ständemacht zu kontrollieren und abzubauen und die Macht auf sich zu konzentrieren. Das hat ein früheres Entfalten des Absolutismus² in Bayern als anderswo in Deutschland zur Folge³.

Das wieder geeinte Territorium bringt Bayern auch gesteigerte außenpolitische Bedeutung. Ungeachtet dessen wird 1505 für eine pfälzische Linie aus dem Landshuter Erbe ein Teilherzogtum um Neuburg/Donau, die "Junge Pfalz" oder das "Herzogtum Neuburg"⁴ gebildet. Auch dürfen die geistlichen Hochstifte als sperrende Enklaven nicht übersehen werden⁵. Doch bewirkt die gegenreformatorische bayerische Politik⁶ in der einsetzenden Reformation ein Ausbrechen Bayerns aus der Enge eines Binnenlandes und seine Einmischung in die europäi-

1 Vgl. Bull, Staatsaufgaben, S. 241 ff.

2 Das bedeutet: Lahmlegung der freien ständischen und gesellschaftlichen Kräfte, Unterordnung unter die Idee der "Staatsräson", Ordnung und Gehorsam auf allen Gebieten (Bosl, Bayerische Geschichte, S. 181).

3 Bosl, a. a. O., S. 126 und 180 f.

4 Es umschließt die Orte Neuburg, Burglengenfeld, Sulzbach und Hilpoltstein (Bosl, a. a. O., S. 126); Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1361.

5 Bosl, a. a. O., S. 126 f.

6 Bayern ist die Hochburg des Katholizismus (Bosl, a. a. O., S. 184).

sche Politik der Großmächte¹.

In der von Albrecht IV. geschaffenen Situation beginnt Herzog Maximilian I. (1571-1651) in Bayern ein frühabsolutistisches System aufzubauen. Er entmachtet die Landstände vollends, modernisiert die Verwaltung, ordnet die Finanzen, ruft eine moderne Armee ins Leben und organisiert ein volkstümliches Landrecht², das die Rechtseinheit in Bayern herstellt³. 1623 erhält er die Kurwürde. 1628 kann er die Oberpfalz erwerben⁴. Doch die Wirren des Dreißigjährigen Krieges, die Bayern mit am schwersten von allen deutschen Ländern treffen, bremsen den Ausbau des Landes zu einem modernen Staatswesen absolutistischer Prägung. Erst Kurfürst Ferdinand Maria (1652-1678) führt den Absolutismus in Bayern zum Sieg⁵.

Der Kampf um die Erbfolge der weltumspannenden spanischen Monarchie wird Bayern zum Verhängnis. 1702 geht Kurfürst Max II. Emanuel (1678-1726) ein Bündnis mit Frankreich ein, gegen Habsburg, England, Holland und Portugal. Nach der kriegerischen Auseinandersetzung bei Höchstädt/Donau wird Bayern von kaiserlichen Truppen besetzt und 1705 an die Habsburger verloren. Gegen das habsburgische Gewaltregiment erheben sich im gleichen Jahr die bayerischen Bauern des Ober- und Unterlandes. Ihr Aufstand wird

1 Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 180.

2 Codex Maximilianeus von 1616.

3 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 183.

4 Bosl, a. a. O., S. 184.

5 Bosl, a. a. O., S. 188.

jedoch blutig niedergeschlagen (1706)¹. Kurfürst Karl Albrecht (1726-1745) fordert nach der habsburgischen Herrschaft 1740 das Gesamterbe des Hauses Österreich. 1742 besetzen erneut österreichische Truppen München. Im Sonderfrieden von Füssen (1746) leistet Max III. Joseph (1745-1777) Verzicht auf alle außerbayerischen Erbansprüche. Dafür erhält er Bayern ungeschmälert zurück².

Innenpolitisch wendet sich der Kurfürst vom höfischen dem aufgeklärten Absolutismus³ zu. Seine inneren Reformen im Geiste der Aufklärung rufen die Bayerische Akademie der Wissenschaften als große Institution aufgeklärter Wissenschaft ins Leben (1759). Daneben entsteht das Bayerische Landrecht⁴, das die Rechtspflege entscheidend ordnen hilft.

Mit dem Tod des Kurfürsten, der das Aussterben der bayerischen Linie der Wittelsbacher (1777) zur Folge hat, fällt Bayern an den Pfälzer Kurfürsten Karl Theodor (1777-1799)⁵ aus dem Hause Pfalz-Sulzbach. Er vereint Bayern, Neuburg, die Pfalz, Jülich und Berg zum sogenannten Pfalz-Bayern. 1778/79 verliert er jedoch im Bayerischen Erbfolgekrieg das "Innviertel"⁶ an Habsburg. Sein Nachfolger Herzog Maximilian IV. Joseph (1799-1825), aus dem Hause Pfalz-Zweibrücken, kann schließlich alle wittelsbachischen Besitzungen⁷ in seiner Hand vereinigen⁸.

Der neue leitende Minister Montgelas beginnt den territorialen

1 Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 191 ff.

2 Siehe Bosl, a. a. O., S. 193.

3 "Alles für das Volk, aber nichts durch das Volk" (Bosl, a. a. O., S. 194).

4 Siehe die Gesetzeswerke des Staatskanzlers Frhr. v. Kreittmayr von 1751, 1753 und 1756.

5 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 194 und 196.

6 Zwischen Donau, Inn, Salzach und Traun.

7 Eingeschlossen die Kurpfalz und die Oberpfalz.

8 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 198.

Ausbau und schafft den modernen bayerischen Staat. Dabei geht Bayern als Hauptnutznießler der von Napoleon eingeleiteten "politischen Flurbereinigung"¹ hervor. Im Reichsdeputationshauptschluß (1803) und im Frieden von Preßburg (1805) gewinnt Bayern in Franken, Schwaben und Altbayern wichtige Hochstifte und Reichsstädte². Am 1. Januar 1806 wird Bayern Königreich und souveräner Staat. Noch im gleichen Jahre tritt es dem Rheinbund bei und kann zahlreiche kleine weltliche, geistliche und bürgerliche Herrschaften mediatisieren und an sich bringen³. Auf Grund einer Vereinbarung mit Österreich verliert Bayern 1815/16 Tirol, Vorarlberg, Salzburg sowie das Hausruckviertel⁴. Als Ersatz bekommt es Würzburg, Aschaffenburg und die rechtsrheinische Pfalz⁵. Der Frankfurter Territorialrezeß von 1819 beläßt jedoch die von Bayern beanspruchte rechtsrheinische Pfalz bei Baden. Die verbleibenden heterogenen Gebiete schweißt der große Staatsmann Montgelas mit rücksichtslosem Zentralismus zu einem straff verwalteten Staat zusammen. Dieser wird von der Idee des Staatsabsolutismus getragen⁶. Er trennt die Verwaltung vom Steuerwesen. Für Verwaltung und Justiz errichtet er ein Netz von Landgerichten und für die Finanzverwaltung die sogenannten Rentämter⁷. Das Land wird in acht Provinzen aufgeteilt, die in "Kreise" und dann in "Regierungsbezirke" umbenannt werden⁸. Die politische Gemeinde erhält

1 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 199.

2 Z. B. Würzburg, Bamberg, Rothenburg ob der Tauber, Weißenburg, Windsheim, Schweinfurt, Dinkelsbühl, Kaufbeuren, Kempten, Augsburg, Memmingen, Freising, Passau. Siehe dazu die territoriale Zergliederung Frankens und Schwabens bis zu dieser Zeit im Vorwort.

3 Bosl, a. a. O., S. 215 und 218 f.

4 Bosl, a. a. O., S. 219.

5 Siehe Abb. 18 auf Seite 98.

6 Vgl. Bosl, a. a. O., S. 216 ff.

7 Vgl. Bosl, a. a. O.

8 König Ludwig I. benennt sie nach den alten Stammesnamen (Bosl, a. a. O., S. 219). Siehe zu den Gebietsabgrenzungen v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte, S. XV und XVII.

die Funktion eines Staatsverwaltungsgliedes. Die fünf Ministerien Auswärtiges, Finanzen, Inneres, Krieg und Justiz führen die Landesverwaltung. Zum neuen Staat tragen entscheidend die Aufhebung der Binnenzollschranken und der Leibeigenschaft (1808) bei¹. Gleichzeitig verlieren damit die Stände ihre letzten Rechte.

Nach dem Sturz von Montgelas (1817) reift Bayern, das seit 1815 Mitglied des Deutschen Bundes ist, zur konstitutionellen Monarchie heran. Das Herzstück bildet die Verfassung vom 26. Mai 1818, die die erste aller mittelgroßen deutschen Staaten ist. Neben der Monarchie beteiligt sie den Landtag an der Gesetzgebung. Der Landtag teilt sich in die Kammer der Reichsräte (vor allem mit dem Adel besetzt) und die Abgeordnetenkammer (hauptsächlich durch Grundbesitzer und Großbürgertum vertreten)². Doch bleibt der patrimonial-absolutistische Staat Ludwigs I. hinter dem liberalen Zeitgeist (Konstitutionalismus) zurück. Das liefert in Bayern den Zündstoff für das Jahr der deutschen Revolution von 1848. Ludwig I. dankt ab und übergibt die Regierung seinem Sohn Max II. (1848-1864).

Der Liberalismus übernimmt daraufhin die politische Führung³. Das Wahlgesetz von 1848 hebt die Beschränkung auf Klassen und Stände auf und führt die allgemeine Wählbarkeit ein. Pressefreiheit, Justizreform, Trennung von Justiz und Verwaltung, Gewerbefreiheit und die Sozialgesetze von 1862 sind weitere Meilensteine der liberalen Bewegung.

1871 tritt Bayern dem Deutschen Reich bei. An der Seite Preussens im Krieg gegen Österreich (Königgrätz 1866) löscht Bismarck

1 Siehe Bosl, Bayerische Geschichte, S. 219 f.

2 Bosl, a. a. O., S. 222 f.

3 Siehe Bosl, a. a. O., S. 225 ff.

DAS WERDEN DES NEUEN BAYERN

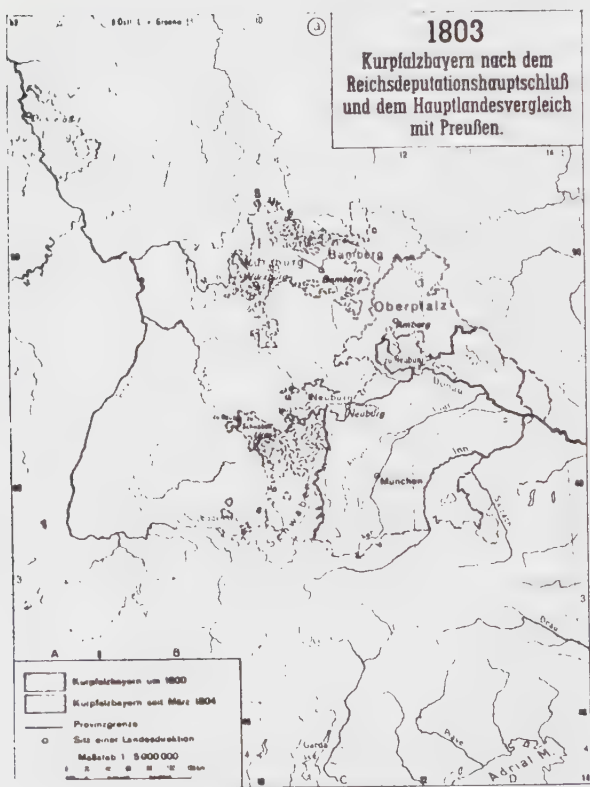


Abb. 17

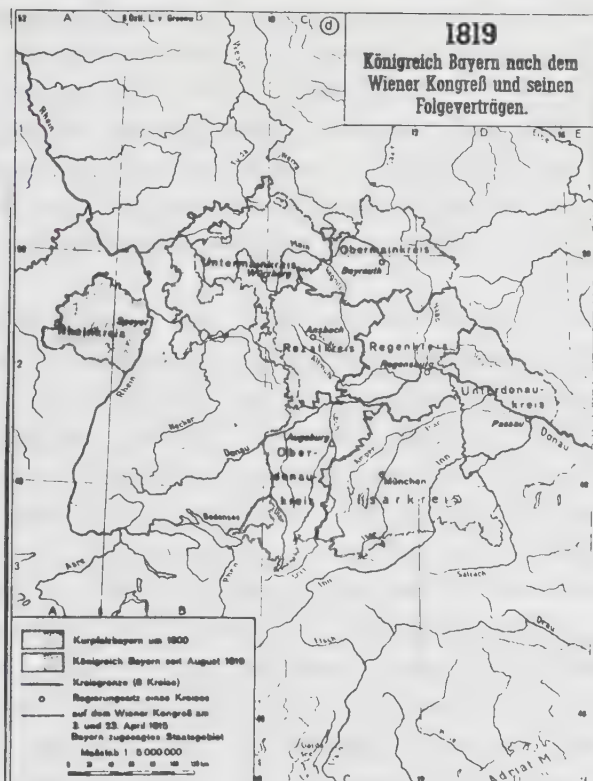


Abb. 18

im Prager Frieden den Deutschen Bund aus. Er schafft so die Voraussetzung für die Errichtung des Deutschen Reichs als Bundesstaat¹. Der Beitritt sichert Bayern jedoch weitgehend eine staatliche Selbstständigkeit. Das Recht auf Unterhaltung eines eigenen Heeres, Verwaltungs- und Steuerhoheit und das Recht auf eigenständige Diplomatie werden zugestanden. Bahn-, Post- und Telegraphenwesen dürfen in eigener Regie geführt werden². König Ludwig II. (ab 1864), Prinz Luitpold (ab 1886) und König Ludwig III. (ab 1912) sind die Regenten der zu Ende gehenden Monarchie. Wegen der großen Eigenständigkeit der Kabinettssekretäre und Ratspräsidenten kann man diese Staatsform auch als anonyme "Ministerialoligarchie"³ bezeichnen, in der sich eine liberale gesellschaftliche Führungsschicht ausbildet.

Nach dem Ersten Weltkrieg wird Bayern zum Freistaat. Im November 1918 ruft Kurt Eisner in München die Räterepublik aus. Der König geht außer Landes. Auf der Basis des allgemeinen Wahlrechts wird das Verhältniswahlsystem eingeführt. Nach der Ermordung Eisners (Februar 1919) reißt der Zentralrat der Arbeiter-, Soldaten- und Bauernräte die Macht an sich. Im Mai 1919 wird die Hauptstadt von Regierungstruppen besetzt und das Räteresystem durch eine sozialdemokratische Regierung abgelöst. Die Weimarer Verfassung (vom 11. August 1919) und die Bayerische Verfassung (vom 12. August 1919) nehmen indessen Bayern alle bisherigen Sonderrechte. Durch den Kapp-Putsch (der Reichswehr im März 1920) gelangen bürgerliche Kräfte unter v. Kahr an die Regierung. Einflußreichste Partei wird

1 Vgl. Bosl, Bayerische Geschichte, S. 230 f. und 237.

2 Bosl, a. a. O., S. 238.

3 So Bosl, a. a. O., S. 240.

die Bayerische Volkspartei. Von 1924-1933 steuert Ministerpräsident Heinrich Held einen entschieden föderalistischen Kurs. Als Hitler am 30. Januar 1934¹ die Länderparlamente beseitigt, wird auch Bayern im nationalsozialistischen Staat "gleichgeschaltet"².

Unter amerikanischer Besatzung wird der bayerische Staat nach dem Zweiten Weltkrieg wiederhergestellt. Das bayerische Territorium, welches das bereits 1920 dazugekommene Gebiet um Coburg umfaßt, verliert die Pfalz (an Rheinland-Pfalz) und vergrößert sich 1956 um die Stadt Lindau (Bodensee). Am 1. Dezember 1946 erhält Bayern eine neue Verfassung. Mit dem Inkrafttreten des Grundgesetzes (25. Mai 1949) wird Bayern Gliedstaat der Bundesrepublik Deutschland.

b) Verkehrsmittel

Die schlechte Verfassung der mittelalterlichen Straßen und Wege bessert sich zu Beginn der Neuzeit nicht, so daß sich die Transportmittel in erster Linie den Straßenverhältnissen anpassen müssen. Die gut gefederte, einst für die Stadtstraße entwickelte Kutsche, wird deshalb leichter und beweglicher gebaut. Im 16. Jahrhundert tritt sie ihren Siegeszug als Reisewagen für große Entfernungen durch ganz Deutschland an³.

Doch dauert es noch lange, bis sie den hartstauchenden Roll- oder Tonnenwagen ganz verdrängt. Er ist das meistgebrauchte Personenfuhrwerk. Die halbkreisförmig angebrachte Plane, die später mit Fenstern versehen wird, gibt ihm sein typisches Aussehen⁴.

1 Gesetz über den Neuaufbau des Reiches.

2 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 256 f.

3 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 72.

4 Redslob, Des Reiches Straße, S. 16; Karaisl v. Karais, Deutsche Straßenfibel, S. 41.

Die beste Art zu reisen ist immer noch das Reiten. Deshalb wird außerhalb der Städte auch die Roßbahn bevorzugt.

Auf dem Gebiet des Gütertransports beginnt die große Zeit des Fuhrmannes. Der Bau neuer Straßen im Zeitalter des Merkantilismus erlaubt inzwischen, Lasten mit dem mittelalterlichen Lastwagen zu transportieren. Der schwere vierrüdrige Frachtwagen hat Ende des 16. Jahrhunderts bis zu 18 Zentimeter breite Felgen und wird von vier bis sechs Pferden gezogen. Bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts kann er seine Tragfähigkeit verdreifachen. Sechzehn- bis achtzehnpännig hat er nun bis zu 140 Zentner zu schleppen¹.

Verschiedene Fuhrwerke werden zur rascheren und bequemerer Beförderung für Wohlhabende geschaffen. So taucht der Landauer² mit einem umlegbaren Lederdach auf. Ihm folgt eine einfache viersitzige Kutsche, die Berline³. Sie zeichnet sich durch eine neuartige, leicht gängige Lenkung aus. Diese ist bei der Kalesche⁴ noch weiter verbessert⁵.

In der Stadt behält die Prunkkarosse die schwerfällige Form der alten Kutsche des 16. Jahrhunderts bei. Sie dient dem mächtig entfalteten fürstlichen Absolutismus zu Repräsentationszwecken⁶.

Im 19. Jahrhundert, welches als Eisenbahnzeitalter bezeichnet wird, tritt die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel in Erscheinung. Schon in kurzer Zeit führt sie zu einer Umwälzung des gesamten Verkehrswesens. Ihre Vorzüge gegenüber dem Straßentransport liegen

1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 426 f.; Siehe auch Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 567.

2 Benannt nach der Stadt Landau in der Pfalz oder dem Engländer Landow.

3 Nach ihrem Ursprungsort benannt.

4 Wahrscheinlich von dem serbischen Wort Kola = Wagen abgeleitet.

5 Eine Radlenkung oder Drehschemel (vgl. Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 74).

6 Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 75; Speck, Der Kunststraßenbau, S. 6.



Landauer (18. Jahrhundert)



Berline

in der unvergleichlich größeren und billigeren Beförderung von Massen, und dies bei erhöhter Geschwindigkeit und Sicherheit. Vorläufer der eigentlichen Eisenbahn ist die Straßenschienenbahn. Als Pferdeeisenbahn gelangt sie jedoch nicht über die 1825 durchgeführten Probefahrten im Nymphenburger Park hinaus¹. Nach der Erfindung der Dampfmaschine (James Watt 1769) und dem Bau der ersten Dampflokomotive (Stevenson 1814) kann 1835 die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen werden². Als Alternative zum Straßenverkehr tritt sie den Siegeszug durch ganz Deutschland an.

Eine neue Wende bringt die Erfindung des modernen Kraftwagens im 19. Jahrhundert. Durch ihn verliert die Eisenbahn wieder an Bedeutung. Sie hatte in der Zwischenzeit den Bau neuer Landstraßenfahrzeuge fast zum Erliegen gebracht. Man benutzt noch die bekannten Fahrzeuge, die, wie im Phaeton³, allenfalls eine Luxusausführung erfahren haben. Als Mietwagen befriedigt inzwischen die Droschke⁴ die Bedürfnisse des Stadtverkehrs. Den entscheidenden Anstoß für den Bau eines "motorisierten Fuhrwerks" gibt indessen die Erfindung des Benzinmotors (Daimler 1883 und Benz 1885). 1886 wird das erste dreirädrige Automobil in Mannheim vorgeführt. Anfang des 20. Jahrhunderts gehört ein ansehnlicher Personenkraftwagen bereits zum Luxusgut der wohlhabenden Schicht. Zusammen mit dem Lastkraftwagen (um 1920) erobert er bald alle gesellschaftlichen Kreise⁵.

1 Siehe Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 90 f.

2 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 127.

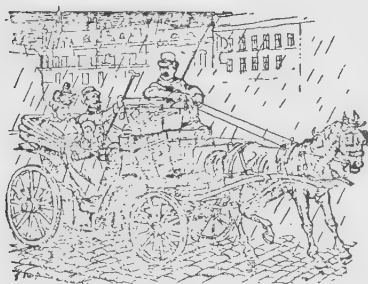
3 Er ist eigentlich nur ein eleganter Kutschbock mit aufklappbarem Verdeck und einem hinteren Bedienstetensitz (Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 106).

4 Russ. droski. Ein meist unbedeckter zweisitziger, niedriger Wagen mit einem Notsitz (Karaisl v. Karais, a. a. O., S. 107).

5 Vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 441 ff; Seidenfus, a. a. O.



Phaeton



Droschke um 1900

und ist heute ein nicht wegzudenkender Bestandteil der Volkswirtschaft.

c) Handel und Verkehr

Die Vereinigung der bayerischen Territorien im Jahr 1505 bringt Bayern keine einheitliche Wirtschafts- und Handelspolitik. Die Voraussetzung dazu war zwar geschaffen, doch löst Antwerpen Venedigs Stellung als Umschlagplatz für Orientwaren weitgehend ab. Als Folge verringert sich der Transitverkehr von Venedig über die Alpen nach Mittel- und Osteuropa. Wichtige Fernhandelsbeziehungen kommen deshalb zum Erliegen. Sie bewirken in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts den völligen Niedergang des bayerischen Großkaufmannstandes. Einheimische Kaufleute (aus Augsburg, Amberg, Regensburg, Ulm, Memmingen und Kempten) werden mehr und mehr durch ausländische verdrängt. Doch herrscht zwischen München und den genannten Reichsstädten ein reger Zubringerverkehr, so daß Bayern selbst ohne eigene Absatz- und Einfuhrorganisation Anschluß an den Welthandel findet¹.

An Handelsgütern werden aus dem Süden weiterhin Seide, Teppiche, Baumwolle, Saffian, Glas, Galanteriewaren, Gewürze, Öle, Weine, Kunst- und Rohprodukte importiert und gegen Roh- und Fertigwaren der bayerischen Handelsstädte getauscht².

Aus dem Norden kommen vor allem Kupfer, Fische, Pech, Leder, Wetzstein, Weizen, Wolle, Tuch, Blei und Seife ins Land³.

Wichtige Entdeckungen von Edelmetallen und neuen Rohstoffquellen befruchten die Wirtschaftsentwicklung und damit den Fernhandel.

1 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 690.

2 Bühlren, Die alte Reichsstraße, S. 11.

3 Fischer, Die Sattelpaßstraße, S. 15.

Dieser verlagert sich nun hauptsächlich auf die Hochseeschifffahrt und lenkt den Handelsverkehr zu den Häfen¹.

Eine Zerstörung der weitreichenden Handelsbeziehungen und eine radikale Beendigung der mittelalterlichen Weltwirtschaft bringt gegen Ende des 16. Jahrhunderts die Herausbildung des Merkantilismus². Auf engem Raum versucht der absolutistische Herrscher (in Bayern Maximilian I.) mit wirtschaftlichen Mitteln seinen Machtbereich aufzubauen. Einerseits zerstört dies das weitmaschige Fernverkehrssystem, andererseits werden im eigenen Lande die Verkehrsverhältnisse verbessert³. Es kommt dadurch zu einer völligen Umgestaltung der Verkehrs- und Handelsstruktur.

Der Dreißigjährige Krieg versetzt der bayerischen Wirtschaft einen schweren Schlag. Landwirtschaft, Bergbau (vor allem der Erzbergbau der Oberpfalz, weniger die alpenländischen Salinen), Handel und Gewerbe müssen erhebliche Verluste hinnehmen. Kriegsschäden, Seuchen und Hungersnot plagen die Bevölkerung. Etwa 900 Städte, Märkte, Dörfer und Flecken sind niedergebrannt und verwüstet⁴. Die bayerische Wirtschaft liegt am Boden.

Der Handelsverkehr kann sich lange Zeit nicht mehr erholen. Steuererleichterungen, obrigkeitliche Gebote zur Einschränkung des heimischen Konsums und das Bemühen, den Transitverkehr durch Bayern zu fördern (insbesondere durch den Erlaß der Maut- und Accisordnung von 1765)⁵, zeigen nur geringen Erfolg. Streitigkeiten zwischen den Fürsten und Städten, Bauern- und Religionskriege sind stets ein erneuter Hemmschuh. Zudem ist der Fuhrmann auf seinen Reisen mehr

1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 411.

2 Siehe ausführlich dazu Voigt, a. a. O., S. 415.

3 Voigt, a. a. O.

4 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 693.

5 Spindler, a. a. O. II, 716.

denn je von Raub und Plünderungen bedroht. So stellt z. B. der berühmte Schinderhannes eigene Pässe und Sicherheitskarten aus und verlangt dafür hohe Gebühren. Weigert man sich zu zahlen, kann man sich ausrechnen, wie weit man ungehindert kommt¹. Überdies werden Zoll- und Wegegelder von den Berechtigten noch nach Gutdünken erhoben². Dies wirkt nicht gerade fruchtbar auf den Handel.

Es hat auch zur Folge, daß die Messeplätze Süddeutschlands ihre einstige Bedeutung verlieren. Der Güterverkehr nach Italien versickert fast ganz, die Alpenpässe veröden. Zurück bleibt im wesentlichen ein regional begrenzter Handelsverkehr³.

Der Personenverkehr wird dagegen immer noch hauptsächlich durch Reichstage, Kaiserkrönungen und Kirchenkonzile bedingt. Doch regt sich auch allgemein ein verstärktes privates Reisebedürfnis⁴.

In spätmerkantilistischer Zeit wird die bayerische Handelspolitik durch sprunghafte Einfuhrverbote, Importreglementierungen und wechselnde Zollsätze geprägt. Das Ergebnis ist ein Defizit in der Außenhandelsbilanz, das zumindest während der Manufakturperiode durch Kapitaleinfuhren gedeckt werden muß⁵. Selbst Bayerns enorme Einnahmen aus den Salinen, die mehr als die Hälfte des gesamten Importgeschäftes betragen, können keine Abhilfe schaffen. 1796 erzeugen z. B. die bayerischen Salinen 400 000 Zentner Salz, die einen Reingewinn von 1,2 Millionen Gulden für die absolutistische Herrschaft bedeuten⁶.

Im 18. Jahrhundert scheint der Tauschhandel mit dem Süden auf

1 Dallhammer, Von Straßen und Wegen, S. 15.

2 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 125.

3 Seidenfus, a. a. O., S. 125 f.

4 Seidenfus, a. a. O., S. 126.

5 Vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte II, 716.

6 Bauer, Josef, Von der alten Salzstraße, S. 173.

wenige Güter beschränkt zu sein: Baumwolle aus Venedig gelangt über Lindau bis nach Augsburg. Schwäbische Leinwand geht dagegen nach Kalabrien, Mailand, Genua und Bergamo. Bayerisches Salz befördern Lindauer, Ravensburger und Memminger Kaufleute bis nach St. Gallen, Zürich, Bern und Basel¹.

Lebhafter gestaltet sich dagegen der Fernhandel in der Mainregion. Hier werden Waren umgeschlagen, die rhein-main-aufwärts kommen und auf dem Landwege Franken, Schwaben, Bayern und Tirol erreichen. Es sind dies Kolonialwaren, Leder, Metalle, besonders Blei und englisches Zinn, Schrott, Öle, Fische sowie gewerbliche Produkte aller Art. Flußabwärts werden Bergwerksprodukte aus Österreich und Ungarn, Hopfen, Textilien und Hirschhorn aus Sachsen und Thüringen sowie Textilien und Metallwaren aus Ansbach und Bayreuth versandt².

Handels- und Verkehrssystem sind im 18. und 19. Jahrhundert allein auf Privatinitiative aufgebaut. In der Periode des Liberalismus spricht man allgemein der Nationalökonomie die Fähigkeit ab, wirtschaftliche Erfolge erzielen zu können. Einzelinitiative und Eigennutz werden als Elemente und alleinige Garantie für ein florierendes Wirtschaftssystem betrachtet³. Deshalb sind auch Handel und Verkehr von keinem bedeutenden Wachstum gekrönt, denn die Organisation bleibt immer wieder im kleinen stecken.

Den eigentlichen Anstoß für einen großen Aufschwung des bayerischen Handelsverkehrs gibt erst wieder die Industrialisierung. Ausgehend von England beginnt sie (etwa ab 1825), die Wirtschaftsstruktur umzugestalten⁴. Hauptmerkmale sind der Bedarf an Rohstoffen und Arbeitskräften unter gleichzeitiger Förderung des Verkehrs.

1 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1126.

2 Spindler, a. a. O. III, 527.

3 So Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 430.

4 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 126 f.



Sechsspänniger Frachtwagen verläßt Nürnberg, ca. 1820

Dabei zeigt sich eine zunehmende Verlagerung wirtschaftlicher und handelsmäßiger Schwerpunkte von Augsburg und Nürnberg nach München, der Hauptstadt des neuen Königreiches Bayern¹. Die Gründung des Deutschen Zollvereins (1834) beseitigt zwar die regionalen Zollschränken und befreit den Verkehr, doch die aufkommende Eisenbahn, die immer mehr den Gütertransport und Personenverkehr an sich zieht, führt fast ein Jahrhundert lang zur Verödung der Landstraßen². Der Verkehr beschränkt sich allein auf die Funktion von Zubringerdiensten.

Erst das Auftreten des Kraftwagens und der daran anknüpfende Neubau leistungsfähiger Straßen führt, neben der rapiden Zunahme der Stadtbevölkerung³, zur Vermehrung und Verdichtung des allgemeinen Verkehrs.

Nach der Zerrüttung durch zwei Weltkriege erholt sich seit 1950 die bayerische Wirtschaft. Der Handel organisiert sich neu. Wichtigster Standort für den sich neu organisierenden bayerischen Groß- und Außenhandel bleibt auch jetzt Nürnberg-Fürth⁴. München hält dagegen seinen beherrschenden Platz für Lebensmitteleinfuhren vor allem durch seinen Obst- und Gemüseumschlag. Als Modezentrum und Verlagsstadt erlangt München zudem Weltbedeutung⁵.

Durch die bayerische Randlage im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft wird der Verkehr in Bayern wichtiger denn je. Mit planvollem Ausbau der Autobahnen sucht Bayern engen Anschluß nach Westen.

1 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1127.

2 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 430; v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 4; vgl. auch Doeberl, Bayerische Geschichte III, 470.

3 1871 wohnen noch zwei Drittel der Bevölkerung auf dem Lande. 50 Prozent davon ziehen in den folgenden Jahrzehnten in die Stadt (vgl. Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 1).

4 Nürnberger Hopfenbörse und die Spielwarenmesse der Welt sind die entscheidenden Faktoren.

5 Spindler, a. a. O. IV, 42.

d) Die Entwicklung des Straßenbaues

Noch im 16. Jahrhundert sind die Straßen in einem verwahrlosten Zustand¹. Dieser erreicht seinen Höhepunkt durch die Verwüstungen des Dreißigjährigen Krieges².

Wie im Mittelalter werden Erde, Kies und Faschinen zum Wegebau verwandt. Die primitiven Verhältnisse lassen sich noch in einer kurbayerischen Instruktion³ bis ins Jahr 1765 verfolgen.

Landwirtschaft, Gewerbe, Handel und Verkehr genießen aber in der merkantilistischen Epoche die Gunst der absolutistischen Landesherren. Man erkennt, daß der Straßenbau ein wirtschaftsbelebender Faktor ist, dem besonderes Augenmerk zu gelten habe. So setzt im Kurfürstlichen Altbayern bereits im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts die Förderung des Straßenbaues durch die Landesherren ein⁴. Dabei handelt es sich nicht um die Anlage neuer Strecken, sondern in erster Linie um den Ausbau vorhandener Erdwege zu festeren Straßen⁵.

Die Bauweise der so entstehenden Straßen besteht aus einem Grabenaushub, dessen Erde in die Mitte geschüttet wird. Darauf kommen beliebige Steine, Sand oder Kies. Das Material sollte anschließend der Verkehr verdichten. Doch der fehlende Grundbau macht jede Festigkeit unmöglich. Bei nassem Wetter vermischt sich der Sand mit Erde. In der Regel genügen zwei Tage Regen, um die Straße in einen

1 Siehe Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 120.

2 Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 18; vgl. auch Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen, besonders in Bayern, S. 8 f.

3 Instruktion vom 5. Juni 1765 (Doellinger, VO-Sammlung XVI, 606); siehe auch Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 10.

4 Weger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 30.

5 Vgl. Hitzer, Die Straße, S. 221; siehe auch v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 2 f.

Acker zu verwandeln. Zum Bau der 26 Fuß (= 7,64 m) breiten Hauptwege sind die Landgerichte beauftragt. Leute mit Kenntnis und Erfahrung im Straßenbau gibt es noch nicht¹.

Die Entwicklung neuer Verkehrsmittel, das sich immer mehr ausbildende Fahrpostwesen und die Steigerung des Personen- und Güterverkehrs zwingen zum Bau von planmäßig angelegten, haltbaren Kunststraßen. Dies erfordert eine anordnende und durchführende zentrale Gewalt, eine bestimmte Wegebautechnik und fachkundige Ingenieure. Deshalb werden seit der Mitte des 18. Jahrhunderts in Paris an der Fachschule für Brücken- und Wegebau (die spätere *École centrale des travaux public*) Personen für den Straßenbau ausgebildet. Sie bauen in ganz Deutschland (in Bayern ab 1762)² nach französischem Muster die sogenannten Chausseen. Haltbarkeit gewinnen sie durch dichtgerammte Packlagen von nach oben immer kleiner werdenden Steinen. Ein Gemisch aus Lehm und Sand bildet die gewölbte Fahrbahndecke. Seitengraben nehmen das ablaufende Wasser des 40 Zentimeter hohen und acht Meter breiten Straßenkörpers auf. In Altbayern nimmt sich besonders Kurfürst Maximilian III. Josef in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts dieses Straßenbaues an. In wenigen Jahren entstehen mehrere hundert Stunden³ neuer

1 Siehe v. Pechmann, Über den Zustand des Wasser- und Straßenbaues, S. 5 f.; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 421; v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 26 f.

2 Spiess, Straßenwesen, S. 79.

3 1 Chausseestunde = 12 703 Schuh (1 Schuh beträgt 29,2 cm) (vgl. Verordnung vom 31. Mai 1790 bei Doellinger, Übersicht, S. 321). Nach dieser Verordnung sind an der Straße "Stundensteine oder -pfähle" zur Orientierung zu setzen.



Claude-Joseph Vernet (1714–1789) Bau einer Chaussee

Paris, Louvre

Chaussees¹.

Die neu angelegten Straßen zeigen anfänglich eine willkürliche Linienführung mit Krümmungen und großen Steigungen (bis zu 20 Prozent)². Zwar gibt es bereits optische Instrumente zur Höhen- und Längenvermessung sowie Schichtenpläne des Geländes, doch wendet sie die Praxis noch nicht an. Deshalb schreibt die Instruktion für den Straßenbau vom 11. Juli 1819³ eine ebene und gerade Linienführung vor. Sie legt maximale Steigungen fest und fordert gewisse Breiten der Steinlagen und Fußbänke. Außerdem bestimmt sie das Material und ordnet an, wie es zu verarbeiten ist.

Diese ersten Anweisungen für die "Wegmacher" erläßt die 1805 errichtete Generaldirektion (später Zentralbureau, dann Oberste Baubehörde genannt) für Wasser- und Straßenbau, die sich fortan um den Straßenbau zentral kümmert⁴.

Einen großen Fortschritt bringt Anfang des 19. Jahrhunderts die von dem Schotten Mac Adam entwickelte Straßenbautechnik. Durch Unter-

1 Vgl. im einzelnen zum Straßenbau dieser Zeit Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 421; v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 4; Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, S. 21 f.; Korzendorfer, Die deutsche Straße von 1800-1840, S. 37; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 115; Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 567; Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 121; Speck, Der Kunststraßenbau, S. 7; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 13; Rudhardt, Über den Zustand des Königreichs Bayern, S. 185 ff.; Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 7; Loewe, Die geschichtliche Entwicklung der Landstraßen, S. 10; Vilbig, Straßenbauwesen, S. 76.

2 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 67; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 16 ff. Zum Zustand der Stadtstraßen siehe Greger, Fahrwegbauten, S. 66.

3 Doellinger, VO-Sammlung I, 285.

4 Siehe v. Pechmann, Über den Zustand des Wasser- und Straßenbaues, S. 9; v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 28.

schotterung des Straßenfundaments (kiessandgeschlemmte Schotterdecke) wird die Straße vor zerstörenden Regengüssen geschützt und dadurch haltbarer gemacht¹.

Die Haltbarkeit der Straße hängt aber auch entscheidend von ihrer Belastung ab. Deshalb führt man etwa seit 1850 regelmäßige Straßenverkehrszählungen durch², die Aufschluß über erforderliche Straßenbaumaßnahmen geben sollen.

Die vorstoßende Eisenbahn bremst zunächst die Aufwärtsbewegung im Straßenbau. Erst der Siegeszug des Kraftwagens bringt zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder eine Belebung. Seine ständige Verbesserung, hohe Geschwindigkeiten, aber auch die Verwendung des schweren Lastwagens erfordern bald eine neue Straßenbautechnik.

Erste Versuche im Asphaltstraßenbau führt die bayerische Staatsregierung im Jahre 1903 durch³. Mit zunehmender Motorisierung setzen sich schließlich ab 1925 Bitumen- und Zementbetondecken mit ständig wachsender Tragfähigkeit durch⁴. Dabei taucht der Gedanke auf, eine reine Kraftfahrzeugstraße zu bauen. Die Idee wird 1921 mit der Eröffnung der Avus⁵ in Berlin verwirklicht. Schon 1932 verbindet eine "Kraftwagenstrecke" Köln und Bonn⁶. Mit dem Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens "Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 beginnt das Reich den gewaltigen Bau der Autobahnen, welche heute noch ganz Deutschland überziehen⁷.

1 Vgl. Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 127; Adamek, Straßenkosten, S. 7.

2 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 435 f.

3 Über die Staubbekämpfung auf den bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, S. 1

4 Adamek, Straßen, S. 213; Voigt, a. a. O., S. 448; siehe auch Roth, Die Straße in Geschichte und Landschaft, S. 453; Bubner, Landstraßen, S. 587.

5 Abkürzung von Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße.

6 Voigt, a. a. O., S. 411 f.

7 Siehe im einzelnen dazu Adamek, Straßenkosten, S. 7 ff.

e) Das Wegenetz

Die wirtschaftliche Entwicklung verändert in der Neuzeit entscheidend das bayerische Straßen- und Wegenetz. Nach der Zeit der Entdeckungen verlagert sich der Schwerpunkt des Fernhandelssystems immer mehr auf die Hochseeschifffahrt. Das europäische Wirtschaftsleben des 16. und 17. Jahrhunderts konzentriert sich deshalb hauptsächlich an den atlantischen Häfen. Sie werden zu Ausgangspunkten wichtiger Verkehrswege, die an die Stelle bisheriger Hauptverkehrsstraßen treten¹. Eine solche transeuropäische Route durch bayerisches Gebiet stellt die Verbindung Hamburg/Bremen-Hannover-Fulda-Donauwörth-Augsburg-Venedig/Triest dar. Sie kreuzt die bedeutendste Ostwest-Route Leipzig-Würzburg-Heilbronn-Straßburg². Daneben bestehen die mittelalterlichen Fernhandelswege fort.

Der aufkommende Merkantilismus (Ende des 16. Jahrhunderts) zerstört dieses überkommene weitmaschige System des Fernverkehrs³. Der absolutistische Fürst erkennt, daß das Gedeihen von Wirtschaft und Handel von einem guten Straßennetz abhängt, doch ist sein Blick auf sein Hoheitsgebiet beschränkt. Hier beginnt er einen systematischen Ausbau alter Wege. Sicher will er damit auch seinen zentralen Führungsanspruch im Innern stärken⁴. Doch kümmert er sich wenig darum, ob die Verbindungen Anschluß im Nachbarland finden⁵.

Mit der sich ausweitenden Post kommt eine neue Art von Straßen auf, die Poststraßen. Sie fallen nicht immer mit den spätmittelalterlichen Handelsstraßen zusammen, denn sie dienen in erster Linie

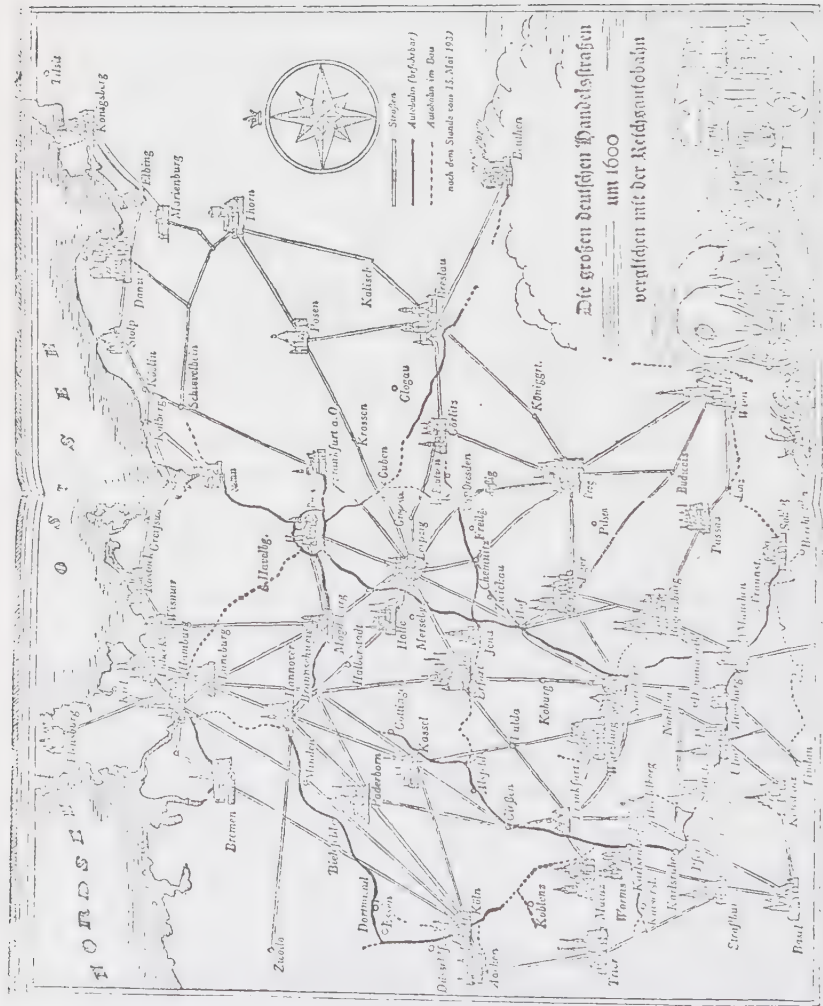
1 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 411 f.

2 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 525 f.

3 Siehe dazu Voigt, a. a. O., S. 415.

4 Voigt, a. a. O.; vgl. auch dazu Bechtel, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, S. 357.

5 Hitzer, Die Straße, S. 227.



Herrschaftszwecken. Nach dem Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) nehmen sie einen bedeutenden Aufschwung und wirken sich allgemein fördernd und umgestaltend auf das Straßennetz der einzelnen Territorien aus¹.

Der in der Mitte des 18. Jahrhunderts eingeführte Chausseebau und die zentralisierte Verwaltung fördern den Ausbau des Wegenetzes beachtlich. Unter der Regierung des Kurfürsten Max III. Josef (1745-1777) entsteht in Altbayern ein verhältnismäßig dichtes System von Landstraßen. An der alten Linienführung wird nicht viel verbessert, sondern die vorhandenen Straßen werden stabiler und breiter zu Chausseen angelegt².

Zahlreiche neue Straßen baut in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der klassischen Periode des Staatschausseenbaues³, vor allem der bayerische General-Straßen- und Wasserbaudirektor Adrian von Riedl⁴. 1818 zählt man in Bayern bereits 2141 Stunden⁵ Chausseen⁶.

Nach dem Gebietszuwachs durch den Wiener Kongreß (1814/15) beginnt die bayerische Regierung den Straßenausbau auch im Nürnberger, Bamberger, Bayreuther und Würzburger Gebiet energisch zu betreiben. Von 1819-1823 werden in diesem Raum 180 Kilometer neue Chausseen und Anschlüsse an das altbayerische Verkehrsnetz geschaffen⁷.

König Ludwig I. (1825-1848) betreibt in der Folgezeit nochmals

1 Vgl. Weigel, Altstraßenforschung, S. 184.

2 Siehe Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 31.

3 v. Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen, S. 4.

4 Doeberl, Entwicklungsgeschichte Bayerns II, 352.

5 1 Bayerische Chausseestunde = 12 705 bayerische Schuh = etwa eine halbe Poststunde (siehe Schlett, Römerstraßen, S. 39).

6 v. Wiebeking, Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Straßenbaues, S. 5.

7 Siehe Fitzer, Die Straße, S. 67; Neger, a. a. O., S. 31 f.; v. Lotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 29.

tatkräftig die Anlage neuer Chausseen¹, bis die Eisenbahn das Feld erobert und das Straßenwesen fast zum Erliegen bringt².

Nachdem der Verbrennungsmotor den Dampf besiegt hat, kommt die Straße zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu neuem Recht. Gerade und bessere Straßen werden für das moderne Automobil hergestellt. 1925 beträgt die Länge der bayerischen Staatsstraßen 6750 Kilometer, die der Bezirksstraßen ergibt am 1. April 1924 19 689 Kilometer³. 1933 erhält Bayern seine ersten Autostraßen, die Reichsautobahnen. Insgesamt werden bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bautätigkeit (Sommer 1942) 3 860 Kilometer dem Verkehr übergeben⁴, von denen ein beträchtlicher Teil (571 km) bayerisches Gebiet erschließt. Nach einem ersten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen (Bundestagsgesetz vom 27. 7. 1957) erweitert sich ständig seit 1957 das bayerische Autobahnnetz.

Nach der Anordnung vom 30. Juni 1801 werden die altbayerischen Straßen und Wege offiziell in astronomisch-topographischen Karten⁵ und in Verzeichnissen, nach Straßenklassen unterteilt, aufgenommen⁶. Zuständig ist das Kreisbüro⁷.

Die Entwicklung des neuzeitlichen bayerischen Verkehrsnetzes läßt sich aus den einzelnen überlieferten Landkarten gut verfolgen. Einen ersten Überblick über die im 16. Jahrhundert bestehenden Verbindungen vermittelt die Straßenkarte der Nürnberger Umgebung von Georg Erlinger aus den Jahren 1524/1530⁸. Sie erfaßt in etwa das

1 Vgl. Greger, Fahrwegbauten, S. VIII.

2 Vgl. Roth, Die Straße in Geschichte und Landschaft, S. 453.

3 Werner, Die Wegeunterhaltung in Bayern, S. 208.

4 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 459.

5 Mayr, VO-Sammlung II, 73.

6 Verordnung (VO) vom 22. Januar 1819 (Doellinger, VO-Sammlung XVI, 575 f.).

7 VO vom 22. Juli 1837 (Doellinger, a. a. O. I, 299).

8 Siehe diese Karte auf S. 120.



In dem Spiegel worden begriffen die Stett und
 Nuremberg von 25 meilen heuist also das man
 zu Nuremberg auff allen Seiten mit 25 meilen
 weit weg. Dem jüngere vunderman fast miltig!

Straßenkarte der Nürnberger Umgebung des Bamberger
 Druckers Georg Erlinger von Augsburg, 1524/30.
 Erste Auflage.

gesamte Gebiet des heutigen Bayern. Erwähnt sei die Meilenscheibe des Augsburger Formschneiders Hans Rogel aus dem Jahre 1556¹. Hier fehlen allerdings die Wegeeintragungen. Ebenso lassen sich die Landstraßen in den 24 Landtafeln des Philippus Appianus von 1568 (später veröffentlicht von Weinherus) nur vermuten. Das Kartenwerk zeigt lediglich die wichtigsten Flußübergänge, Städte, Dörfer und Wälder².

Zwei Jahrzehnte später (1579/80) erscheint der älteste Reiseatlas der Welt, das "Itinerarium Orbis Christiani"³. Es setzt sich aus einem Übersichtsblatt und mehreren Einzelblättern zusammen. Die eingezeichneten Straßen geben das damalige Wegenetz wieder⁴.

Eine prächtige Beschreibung des Straßennetzes nimmt in allen Einzelheiten Georg Mayr in seinem 1625 erschienenen "Wegbüchlin" vor⁵. Neben einem "Verzeichnis aller fürnembsten Weg, aller Ort und Strassen" gibt er ihre jeweiligen Entfernungen in deutschen Meilen an.

Ein besonderes Werk stellt das im Jahre 1641 von Johann Georg und Georg Konrad Jung aus Rothenburg veröffentlichte "Totius Germaniae novum Itinerarium" dar, das heute zu den Schätzen des Germanischen Nationalmuseums in Nürnberg zählt⁶.

Die Fincksche Karte aus dem Jahre 1663 beschränkt sich dagegen wieder auf die Orte und Flüsse. Praktisch bedeutet sie eine Bestandsaufnahme aller nach dem Dreißigjährigen Krieg noch vorhandenen Ansiedlungen⁷.

1 Beschrieben bei Johann Brunner, Poststraße, S. 137.

2 Siehe dazu die Abbildung auf S. 122.

3 Siehe den abgebildeten Ausschnitt auf S. 123.

4 Zu den großen Handelsstraßen auf bayerischem Boden um 1600 siehe auch die Übersichtskarte auf S. 117.

5 Georg Mayr, Wegbüchlin Der fürnembsten Wege vnd gebrüchlichsten Strassen durch gantz Teutschlandt..., Augsburg 1625.

6 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 26 und 28.

7 Vgl. Neger, a. a. O., S. 28.



Ausschnitt aus dem "Itinerarium Orbis Christiani"

1579/80

Abb. 26

Das Kurfürstentum Bayern um 1700

(mit Angabe der taxisschen Postkurse)



Interessant ist das Über ein Jahrhundert später (1779) entworfene deutsche Straßennetz von Christian v. Lüder. Die zehn großen Überlandstraßen sollten einmal die vielen deutschen Splitterstaaten verbinden. Beachtenswert wird Lüders Generalwegeplan, da er dem heutigen Autobahnnetz sehr ähnelt¹.

An der Wende zum neuzeitlichen Straßenbau entsteht 1796 der "Reiseatlas von Bayern". Das Werk des bayerischen General-Straßen- und Wasserbaudirektors Adrian v. Riedl ist Handbuch und Kartenwerk zugleich. Ähnlich den modernen Autoführern liefert er für jede Chaussee eine genaue Routenkarte und beschreibt Stadtgeschichte, Baudenkmäler, öffentliche Einrichtungen sowie an- und abgehende Postwagen und Briefposten. 1806 erscheint mit vielen Berichtigungen die Übersichtskarte "Geographischer Conspect der Bairisch und Oberpfälzischen Chausséen". Im großen und ganzen zeigt sie das heutige Netz der Bundesstraßen².

Die bayerischen Hauptstraßen hält schließlich eine Karte aus dem Jahre 1843 fest, die speziell die Eilpostwagenkurse hervorhebt³.

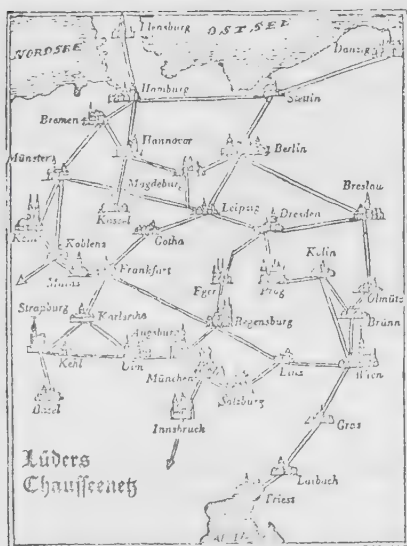
1925 stellt die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in einer Übersichtskarte die Staatsstraßen Bayerns zusammen⁴. Sie enthält noch die bayerischen Besitzungen in der Pfalz.

1 Siehe den Entwurf Lüders auf S. 126.

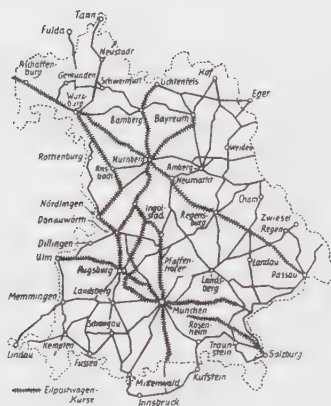
2 v. Riedl, Reiseatlas von Bayern, München 1806.

3 Siehe diese Karte auf S. 127.

4 Siehe die Abbildung auf S. 128.

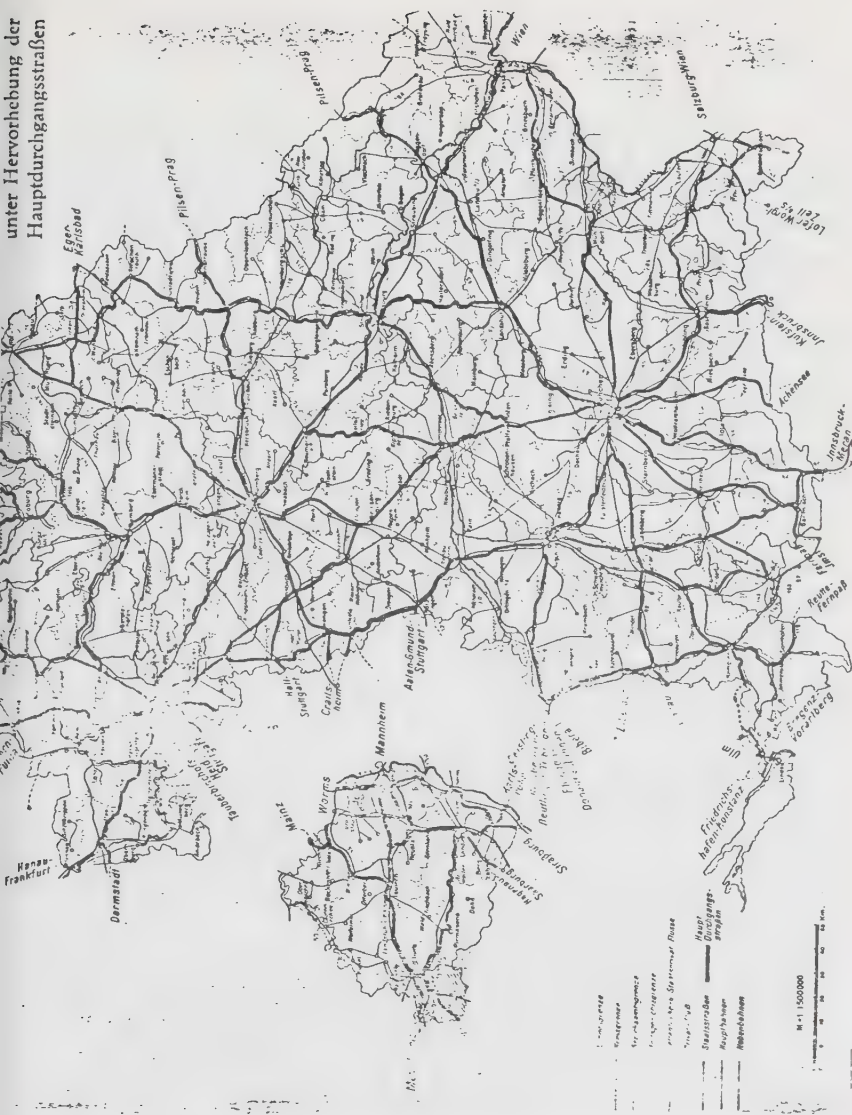


Entwurf eines deutschen Straßennetzes 1779:
Generalwegeplan



Die bayerischen Hauptstraßen 1843. Nach einer Karte der Königlich Bayerischen und Fürstlich Thurn und Taxisschen Central-Poststellen.

Abb. 29



Die bayerischen Staatsstrassen 1925

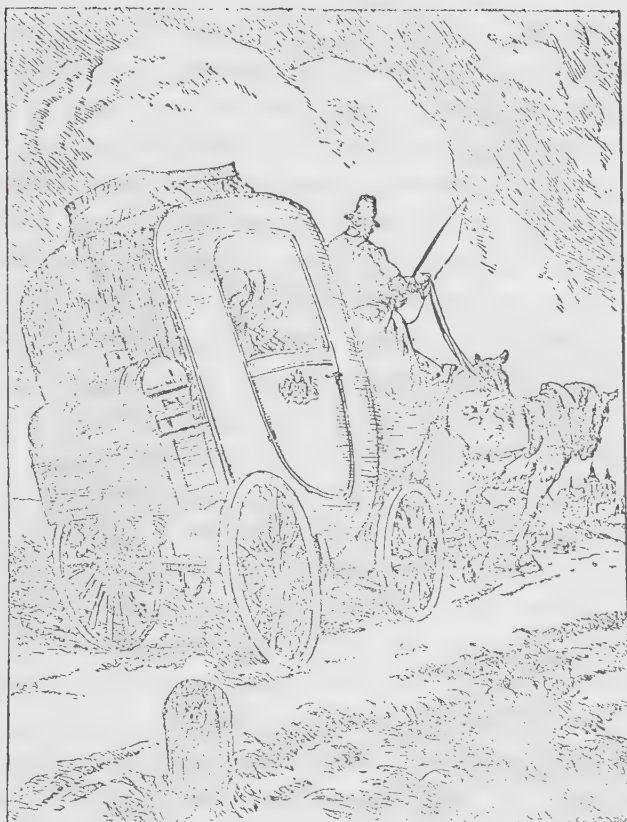
Alle diese Werke¹ spiegeln wider, welche Auswirkung die staatliche, räumliche, wirtschaftliche und verkehrstechnische Entwicklung auf das bayerische Straßen- und Wegenetz in den jeweiligen Zeitabschnitten hatte.

f) Das Nachrichtenwesen

Der Übergang vom mittelalterlichen Botenwesen zur neuzeitlichen Posteinrichtung, der sich im 15. zum 16. Jahrhundert unter der Leitung der Familie Taxis vollzieht, berührt das Herzogtum Bayern nur am Rande. Die in habsburgischen Diensten stehenden Taxis unterhalten in Mitteleuropa im 16. Jahrhundert die Verbindung zwischen den Niederlanden und Italien. Der Hauptkurs der taxischen Posten für kaiserliche Nachrichten läuft von Württemberg aus über Augsburg, Füssen und Innsbruck nach Trient, Venedig, Mailand, Rom und Neapel. Bei Augsburg zweigt ein Postkurs über Regensburg nach Prag ab².

¹ Zur Abrundung siehe auch die Beschreibung einzelner neuzeitlicher Straßenverläufe bei H. St., Über die Jochstraße (zwischen Oberstdorf und Hindelang im Jahre 1540), S. 265; Gabler, Ein alter Postweg zwischen Ansbach und Crailsheim (1731), S. 71 f.; ders., Eine alte Poststraße von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen (1608 erwähnt), S. 29 ff.; Strobl, Eine alte Samerstraße (Hauptverbindung Reichenhall-Landshut im Jahre 1764), S. 1; Reskript vom 15. Juni 1784 (Eröffnung einer Kommerzialstraße von Nürnberg nach Salzburg) (Mayr, VO-Sammlung III, 450); Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs (Straßenentwicklung im Nürnberger Raum seit 1804), S. 433; v. Riedl, Beschreibung der Chaussee von München über Aichach und Rhain nach Donauwörth, München 1805; v. Wiebeking, Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Straßenbaues (Bayerische Haupt- und Kommerzialstraßen im Jahre 1822), S. 1 ff.

² Siehe dazu Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 62 f.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, S. 10; Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 57; Redslob, Des Reiches Straße, S. 19; Spiess, Straßenwesen, S. 76; Voigt, a. a. O., S. 418.



Die „Taxis-Post“

Federzeichnung von A. Reich

In Bayern selbst Übermitteln auch im 16. Jahrhundert die bisherigen Universitäts-, Kanzlei-, Städte- und Metzgerboten die Nachrichten¹.

Erste Ansätze in Bayern, eine postartige Einrichtung unter landesherrlicher Leitung zu errichten, werden durch den Landsberger Bund (1556-1598) geschaffen. Dieses Bündnis zwischen Fürsten und Reichsständen zur Einhaltung des Friedens zwischen Österreich, Bayern, Salzburg und Augsburg (später kommen Würzburg, Bamberg, Mainz, Trier, Nürnberg, Windsheim und Weißenburg hinzu) erfordert eine schnelle Korrespondenzzmöglichkeit zwischen den Bundesmitgliedern. Unter dem Bundesobersten Herzog Albrecht V. werden für die Dauer des Bundes von München aus Posten nach Salzburg, Nürnberg, Franken, Kursachsen und Augsburg eingerichtet.

Nach der Auflösung des Bundes übernimmt die herzogliche Kanzleiexpedition weiterhin die Beförderung der Briefe.

Der Versuch von Kurfürst Maximilian I. (1597-1651), eigene Landesposten einzurichten, scheitert am Einspruch des Kaisers.

Da den Städten das Nachrichtensystem bald zu teuer wird, entstehen zu Beginn des 17. Jahrhunderts die sogenannten "Nürnberger oder Deutsche Ordinarii". Sie werden als gemeinsames Botenwesen von Kaufleuten aus Nürnberg, Nördlingen, Ulm, Augsburg, Biberach, Ravensburg, Lindau und St. Gallen gegründet².

Eine Wende im bayerischen Postwesen tritt unter Ferdinand Maria (1651-1679) ein. Durch einen 1664 mit der Familie Taxis geschlossenen Vertrag findet die kaiserliche Reichspost Zugang nach

¹ Vgl. Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 126.

² Ihr dichtes Nachrichtennetz erstreckt sich bis nach Frankfurt, Fulda, Leipzig, Bayreuth und Prag (siehe Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 491).

Bayern. Mit der zugesicherten Einstellung der städtischen Boten erlangt die Reichspost eine Monopolstellung bei der Briefbeförderung. Die Errichtung eines Oberpostamtes in München stellt den Abschluß des Taxis'schen Postausbaues im Kurfürstentum Bayern dar¹.

Der ehrgeizige Kurfürst Max II. Emanuel (1679-1726) greift jedoch erneut die Pläne zur Errichtung einer eigenen Landespost unter Ausschaltung der kaiserlich gesinnten Reichspost auf. 1697 richtet er eine Fahrpostlinie München-Brüssel ein². Ihr dauerhafter Betrieb scheitert schließlich doch am Widerstand des Kaisers.

Karl Theodor (1777-1799) hält an den Zielen seiner Vorgänger fest. Doch gelingt es ihm gleichfalls nicht, eigene Landesposten aufzustellen. Durch einen 1784 mit dem Hause Taxis geschlossenen Vertrag bewirkt er vielmehr die Festigung der Taxis-Post in Bayern³, welche inzwischen einen regelmäßigen Personen- und Nachrichtenverkehr unterhält.

Erst König Max I. erklärt 1806 dem Fürsten von Thurn und Taxis die Aufhebung der Kaiserlichen Reichspost und überläßt sie ihm als Thronlehen gegen eine jährliche Pacht. Nach zweijähriger Belehnung schaltet Montgelas die Taxispost gegen Abfindung völlig aus. An ihre Stelle tritt 1808 die Königlich-bayerische Staatspost⁴.

1920 übernimmt die seit 1871 bestehende Deutsche Reichspost die beiden letzten selbständigen Postverwaltungen Bayerns und Württembergs⁵.

1 Siehe dazu die taxis'schen Postkurse im Kurfürstentum Bayern um 1700 auf S. 124.

2 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 81

3 Vgl. Doeberl, Entwicklungsgeschichte Bayerns II, 352.

4 Siehe v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht II, 151; Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 21.

5 Seidenfus, Verkehrsgeschichte, S. 128.

g) Die Rechtsentwicklung

Zu Beginn der Neuzeit erfolgt keine Änderung des mittelalterlichen Wegerechts. Die Landrechtsreformation von 1518, in der das oberbayerische Landrecht Kaiser Ludwigs des Bayern von 1346 eine Neufassung erfährt¹, übernimmt wortgleich die alten wegerechtlichen Vorschriften². Der Grund hierfür mag einerseits darin liegen, daß die relativ gleichbleibende Benutzung der Landstraßen keine Neuregelung erfordert. Andererseits schenkt man in dieser Zeit dem Straßenwesen kein besonderes Augenmerk, was sich auffällig auch in der geringen Straßenbautätigkeit niederschlägt.

Doch macht die zunehmende Belastung der Straßen durch den Personen- und Güterverkehr ihren Zustand unerträglich, so daß man sich gezwungen sieht, die Wegepflicht allgemeinverbindlich festzulegen. Kurz vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges wird in Bayern unter Herzog Maximilian I. eine umfassende Rechtsreform mit dem Landrecht von 1616³ vollendet. In der angegliederten "Landts- und Polickey Ordnung der Fürstenthumben Obern und Nidern

1 Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 198.

2 Es sind dies die verkehrsrechtliche Vorschrift "Umb wagen weichen" im 39. Tit., Art. 1 und die nachbarrechtlichen Regelungen in Art. 3 und 7 der Landrechtsreformation von 1518.

3 Zum ersten Mal ist die Rechtseinheit in den beiden Landesteilen Ober- und Niederbayern durch das Landrecht erreicht. 1657 wird seine Geltung auch auf die im Dreißigjährigen Krieg erworbene Oberpfalz erstreckt. Außer dem eigentlichen Landrecht sind eine Reihe weiterer Rechtsgebiete (Polizei-, Gerichts- und Prozeßordnungen) aufgenommen. Darin wird ein großer Teil der nicht unwichtigen Gesetzgebung des 16. Jahrhunderts zumeist im Sinne einer fortschreitenden Rezeption des römischen Rechts weiterentwickelt. Anderthalb Jahrhunderte hat dieses große Gesetzeswerk Bestand. (Vgl. Günter, Das bayerische Landrecht von 1616, S. 125; Lieberich, a. a. O., S. 198 f.).

Bayrn" wird nun erstmalig normiert, daß ausschließlich die Straßenanlieger bzw. Hinterlieger nach Anordnung der Obrigkeit zum Straßenbau zu "konkurrieren" haben¹.

Dagegen findet sich im Landrecht der Oberpfalz von 1606² noch keine wegerechtliche Anordnung.

Das Hauptanliegen straßenrechtlicher Regelungen ist bis ins 18. Jahrhundert die Bestimmung der Wegepflichtigen. Dabei werden allmählich alle Gemeindebürger in die Wegepflicht³ einbezogen. Das bedeutet eine Ausweitung der allen obliegenden öffentlich-rechtlichen Pflichten und damit eine Überleitung von einer Real-last der Anlieger zu einer gemeindlichen Aufgabe (Kommunallast)⁴. Der Übergang vollzieht sich, indem zunächst alle Anrainer der Straße in einer bestimmten Zone und schließlich alle Gemeindegewohner zum Wegebau herangezogen werden. So legt das kurfürstliche Mandat aus dem Jahre 1741 die Pflichtigen bis zu einer Entfernung von 1250 Schuh (etwa 370 m) fest⁵. Im Mandat vom 14. Juli 1751⁶ wird die Verpflichtung, zur "Erhebung und Unterhaltung" der Straße

1 Zitiert bei Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 30.

2 Bis zum 16. Jahrhundert wird in der Oberpfalz nur mündlich überliefertes Recht angewandt. Die Landesordnungen von 1523/26 und von 1598/99 stellen die ersten Rechtsaufzeichnungen dar. Eine Novellierung erfahren diese Werke im Landrecht von 1606. Es wird durch das Neue Oberpfälzische Landrecht von 1657 abgelöst. Dieses steht unter dem maßgeblichen Einfluß oberbayerischer und kurpfälzischer Rechtsbücher (vgl. Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte III, 1361; Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 200).

3 Die Wegepflicht beinhaltet den Neubau und die Unterhaltung der Straßen. Eine Unterscheidung läßt sich erst im 19. Jahrhundert erkennen.

4 In diesem Sinne Kodal, Straßenrecht, S. 281.

5 Neger, a. a. O., S. 30 f.

6 Doellinger, VO-Sammlung 16, 666 ff.

beizutragen, auf die "Adjacenten wenigstens 3 Stund weit zu jeder Seiten" (11 km) ausgedehnt. Diese Entfernung wird jedoch bald auf zwei und anderthalb Stunden reduziert, denn allein die Anreise zur Baustelle stellt eine zu große Belastung dar.

Das Mandat vom 14. Juli 1751 legt gleichzeitig auch den Grundstein für eine bayerische Straßenbauverwaltung. Es ordnet an, daß die "Erhebung (Ausbau) der sämtlichen Weg und Landstrassen... durch eine von Uns Gnädigst aufzustellen kommende Weeg- und Strassen-Direction besorgt... werden sollte". Durch das Mandat vom 7. März 1767 wird diese Behörde zum Generalbaudirektorium erweitert und ihr ein eigener Haushalt (Einnahmen aus den Mautgebühren) für den Bau und die Unterhaltung der Chausseen zugewiesen¹.

Diese wegerechtlichen Grundsätze werden durch vielfältige Gewohnheitsrechte ergänzt, wie sie sich im Laufe der Zeit in den einzelnen Territorien ausgebildet haben. Das buntscheckige Bild der Provinzial- und Statutarrechte² läßt auch bei intensiver Betrachtung keine ähnlichen Rechtsentwicklungen, geschweige denn, eine Rechtseinheit des bayerischen Straßen- und Wegerechts erkennen.

Das Dilemma der Rechtszersplitterung und der daraus resultierenden Rechtsunsicherheit versucht der führende bayerische Jurist und Staatskanzler Wiguläus Alois Xaver Frhr. v. Kreittmayr (1705-1790) zu beenden. Unter Kurfürst Max III. Joseph verfaßt er drei bedeutende Gesetzeskodifikationen³. In seiner Gesetzesnovelle

1 Siehe Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 31.

2 Siehe dazu das für Schwaben und Neuburg angeführte Beispiel bei v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte IV, 1. Teil, S. III.

3 Den Codex Juris Bavaria Criminalis (1751), den Codex Juris Bavaria Judiciarii (1753) und den Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis (1756).

versucht er das gesamte bayerische Recht, einschließlich Observanzen, Rechtssprechung und Literatur in Gleichklang zu bringen. Sein Mut und seine beachtliche Leistung können jedoch teilweise, gleichsam tastend, einzelne Rechtsgebiete nur skizzieren. Eine ausgleichende Hilfe zur Rechtsanwendung sind seine fünfteiligen Anmerkungen aus den Jahren 1758-1768, die Gesetzesautorität erlangen¹. Von Anbeginn gilt dieses Landrecht auch in der Oberpfalz². Mit seinen Anmerkungen stellt es eine einzigartige Fundgrube für die bayerischen Rechtszustände des 17. und 18. Jahrhunderts dar. Im Kapitel "Von Haus- und Felddienstbarkeiten" wird das Straßen- und Wegerecht dieser Zeit dargestellt.

Danach werden die bayerischen Landstraßen unterschieden: Die *via regia*, zu der die "allgemein und offene freye Reichs- oder Lands-, Haupt-, Hoch- oder Heer-Straß" zu rechnen ist und die "pro *via publica* zu halten seye"³.

Als nächste Straßenart werden die *viae vicinales* oder Nebenwege angeführt. Darunter fallen die Wege zu abgelegenen Dörfern, Schlössern oder anderen Orten und die in eine Landstraße münden. Entscheidend ist der Gebrauch dieser Wege. Sie sind grundsätzlich öffentlich, wobei die bloße Konkurrenz zur Straßenarbeit diese Wegeklasse nicht charakterisiert, sondern nur vermuten läßt, daß es sich um eine öffentliche Straße handelt. Zwischen dem "Gangsteig" und dem Fahrweg besteht kein Unterschied, denn beide sind

1 v. Völckerndorff, Civilgesetzstatistik, S. 19.

2 Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 199. Einige Jahre später erstreckt sich seine Geltung auch auf das Fürstbistum Freising, die Fürststifte Passau und Berchtesgaden, die Grafschaften Werdenfels und Ismaning sowie die Reichsherrschaft Hohenschwangau (Gengler, Privatrecht, S. 32 und 111 f.). Siehe in diesem Zusammenhang auch die Untersuchungen bei Merk, Rechtssprache, S. 29.

3 Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8 § 11 n. 2.

ad usum publicum et communem gewidmet. Die Ortsdurchfahrten verlieren ihre öffentliche Eigenschaft nicht, wenn sie in ein Dorf oder einen Marktflecken münden. Vielmehr dienen die innerörtlichen Gassen ebenfalls dem freien Gebrauch durch jedermann und sind damit öffentlich¹.

Schließlich sind die Privatstraßen zu nennen, die "Agrariae", Holz- oder Feldwege, welche der Nutzung und dem Privatgebrauch gewisser Personen oder Personengemeinschaften dienen². Allgemein bestehen sie "aus einer gewissen Portion Erde, welche zur Passage bestimmt ist und geht entweder durch unsere eigenen oder fremde Gründe"³.

Zur Abgrenzung zwischen der via publica und dem Privatweg führt Kreittmayr aus, daß sich die Autoren dieser Zeit noch nicht darüber einig seien. Die öffentliche Straße erkenne man jedoch an dem staatseigenen Grund und Boden oder doch wenigstens daran, daß ihr Gebrauch jedermann frei, offen und gemein ist. Diese Merkmale trage die Privatstraße nicht⁴.

Das Recht der öffentlichen Straßen und Wege kann nicht deshalb privatrechtlich eingestuft werden, weil diese Rechtsmaterie im Landrecht von 1756 im Kapitel über die Haus- und Felddienstbarkeiten abgehandelt wird. Eine klare Entscheidung zugunsten des öffentlichen Rechts treffen jedoch die Anmerkungen nicht. Die viae publicae seien zwar mehr "ad jus publicum universale" gehörig, da sie zu den Regalien zählen, doch handle es sich um gemischtes Recht, das anzuwenden sei. Aus diesem Grunde wird das

1 Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8 § 11 n. 2.

2 Kreittmayr, a. a. O.

3 Kreittmayr, a. a. O., n. 1.

4 Kreittmayr, a. a. O., n. 2.

Recht der privaten und öffentlichen Wege zusammen dargestellt¹.

Die Frage, wann eine öffentliche Straße entsteht, ist nicht eindeutig entschieden. Nur ein Teil der Literatur fordert stets eine hoheitliche Erklärung, daß eine Straße von nun an öffentlich sei. Sie ist aber auch dann öffentlich, wenn ihr "Gebrauch jedermann gemein ist". Auf das Wegeeigentum oder auf eine Widmungserklärung kommt es nicht an. Im Zweifel ist von einem öffentlichen Weg auszugehen². Die Neuanlage solcher Wege steht dem Landesherrn kraft seines allgemeinen Fürsorgerechts zu. Gegen Entschädigung ist der Untertan verpflichtet, eigenen Grund für den Bau der Straße abzutreten. Doch muß die anzulegende Straße dem Gemeinwohl förderlich und allgemein notwendig sein³.

Wird ein Weg dem Gemeingebrauch eröffnet, dann ist grundsätzlich jedem In- und Ausländer nach Belieben darauf das Gehen, Fahren, Reiten, Treiben, Schieben oder Ziehen gestattet, "sofern es nur keine schädlichen oder verdächtigen Leute sind"⁴. Zu diesen zählen unter anderem Straßenräuber, Zigeuner, Spione, Landesverwiesene, garten- und herrenlose Knechte sowie Personen, die aus infizierten Orten kommen. Aus dem Grundsatz, daß die öffentliche Straße jedem frei und offen steht, folgt, daß alles zu unterlassen ist, wodurch die "freie Passage gesperrt, erschwert oder geschmälert wird"⁵.

Aus diesem Grunde droht den Anliegern eine schwere Strafe, wenn sie den Straßengrund überpflügen, um dadurch ihr Feld zu

1 Vgl. Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8. §. 11 n. 2.

2 Siehe bei Kreittmayr, a. a. O.

3 Kreittmayr, a. a. O., n. 3.

4 Vgl. Kreittmayr, a. a. O., n. 1. und 4.

5 Kreittmayr, a. a. O., n. 4.

erweitern. Gleichmaßen haben die Eigentümer die Pflicht, umgefallene Bäume von der Straße zu räumen. Zur Erhaltung des Gemeingebrauchs der Straße ist auch verboten, z. B. Schweine darauf wühlen zu lassen¹.

An diese Schutzvorschriften schließen sich eine Reihe verkehrsrechtlicher Regelungen an, die den Gemeingebrauch sichern sollen. So legt das Mandat vom 23. Juli 1733 die Höchstladung für Güterwagen z. B. auf vierzig Zentner fest. Das Mandat vom 28. Juli 1756 erweitert diese Grenze auf fünfzig Zentner und ordnet gleichzeitig zur Schonung der Straße den Gebrauch von sogenannten Radschuhen an, wenn ein Wagen bergab fährt².

Den Gemeingebrauch schützt nicht nur das Verbot, alles der Straße schädliche und verderbliche zu unterlassen, sondern es wird auch nicht geduldet, was der Öffentlichkeit unbequem und ungelegen ist. Nicht gestattet ist deshalb, Übermäßige Schmutz zu verursachen, Brunnenlöcher zu eröffnen oder der Straße zu nahe zu bauen³.

Der ungehinderten Benutzung der Straßen und Wege entspricht auch das Geleitsrecht (*Jus conducendi*), kraft diesem der Landesherr dem Reisenden die Sicherheit gegen ungebührliche Angriffe zu leisten befugt, aber auch auf Begehren verpflichtet ist⁴.

Der freie Gebrauch der öffentlichen Straßen ist indessen immer noch von der Entrichtung einer Zoll- und Mautgebühr abhängig. Die Wege-, Brücken- und Pflasterzölle werden als ein *annexum* der öffentlichen Straßen betrachtet, welche für Sicherheit der Benutzung, zeitlichen Schutz oder nur wegen der Reparatur- und Un-

1 Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8 § 11 n. 4.

2 Zitiert bei Kreittmayr, a. a. O.

3 Kreittmayr, a. a. O.

4 Kreittmayr, a. a. O., n. 7.

terhaltungskosten zu entrichten sind¹.

Da die öffentlichen Straßen zu den Regalien zählen, unterstehen sie der örtlichen Hoheitsverwaltung². Das bedeutet, daß der Landesherr die Oberaufsicht über die Straßen und Wege selbst führt. Ihm untergeordnet ist die 1751 eingerichtete Weg- und Straßendirektion, der sämtliche Beamte, Stände und Untertanen im Land zur Straßenfürsorge verpflichtet sind. Auf der unteren Ebene füllt gemäß den Mandaten vom 19. Juli 1741 und vom 18. Januar 1755 die fachtechnische Verwaltung den sogenannten Maut- und Rentämtern zu, die neben den Mautnern, Zöllnern und Förstern die Straßen und Wege regelmäßig zu inspizieren, Mängel anzuzeigen und die Pflichtigen zu Hand- und Scharwerken anzuhalten haben. In den Städten und Märkten sorgt der bürgerliche Magistrat für die Straßen und Gassen innerhalb der Ortsgrenzen³.

In der Straßenbau- und Unterhaltungslast zeichnet sich neben einer intensiveren Beaufsichtigung ein immer stärkeres Eingreifen der Obrigkeit, wenigstens hinsichtlich der Land-, Heer- und Hochstraßen, ab. Man kann in dieser Epoche von einer "Verstaatlichung" der Hauptwege sprechen⁴. Obwohl keine Vorschrift dies festhält, bildet sich im einzelnen der Grundsatz, daß derjenige die Wege last trägt, der den Nutzen aus den Zoll- und Wegegeldern zieht⁵. Bei den Wegen, die für den weiteren Verkehr bestimmt sind, trägt demnach der Landesherr als Nutzungsberechtigter diese Last. Soweit jedoch die Einnahmen nicht ausreichen, bleiben ersatzweise

1 Siehe Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8 § 11 n. 8 - 14.

2 Kreittmayr, a. a. O., n. 5; siehe auch v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht I, 71.

3 Siehe Kreittmayr, a. a. O., n. 6.

4 Vgl. v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 6.

5 Kreittmayr, a. a. O., n. 3.

die Untertanen¹ zu unentgeltlichen Leistungen verpflichtet. Hierbei haben nicht nur die "Adjacenten", sondern alle ohne Unterschied einschließlich Kirchen und Geistlichen, zu "concurrieren". Diese grundsätzliche Regel für die Hauptdurchgangsstraßen wird natürlich häufig durch Ortsstatut und Gewohnheitsrecht gebrochen².

Bei den öffentlichen Vizinalstraßen ist dagegen auf das Herkommen³ zu achten. Wer diese Wege bisher "gemacht und gebessert hat", soll dies auch in Zukunft tun. Trifft das Partikularrecht keine andere Regel, so obliegt regelmäßig den Anliegern und den jeweils von der Ortsobrigkeit bestimmten Hinterliegern⁴ diese unentgeltlich zu erfüllende Aufgabe.

Die Vizinalstraßen, die dagegen ausschließlich im Eigentum einer bestimmten Gemeinde stehen, hat diese nach dem Grundsatz, wer den Nutzen zieht, trägt die Last, herzustellen und zu unterhalten.

Für die Privatstraßen ist, wie nach heutigem Recht, der Eigentümer bzw. der Nutzungsberechtigte eigenverantwortlich⁵.

Nach dem Codex Maximilianeus ergehen zahlreiche, teils sich widersprechende Anordnungen, von denen nur einige für die Erkenntnis der Straßen- und Wegerechtsentwicklung in Bayern geeignet sind.

Das Hauptanliegen gesetzlicher Regelungen bleibt, wer die öffentlichen Straßen und Wege herzustellen und zu unterhalten hat.

1 Kreittmayr, Anmerkungen, p. 2 c. 8 § 11 n. 3.

2 v. Völderndorff, Civilgesetzstatistik, S. 20.

3 Herkommen im objektiven Sinne bedeutet die gleichförmige Beobachtung einer Rechtsnorm, welche innerhalb eines bestimmten Bereichs alle Rechtsverhältnisse der betreffenden Art beherrscht (Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 585).

4 Der Kreis der Hinterlieger ist in dem bereits genannten Mandat vom 19. Juni 1741 durch die Entfernung von 1250 Schuh links und rechts der Straße begrenzt (siehe dazu S. 134).

5 Kreittmayr, a. a. O.

Die Verordnungen vom 17. Januar 1800¹, 9. Juni 1801² und 19. Februar 1806³ betonen nochmals, daß die öffentlichen Straßen durch "Konkurrenz" zwischen der Landesherrschaft und den Untertanen hergestellt und unterhalten werden. Die Obrigkeit hat dabei die nächstliegende Gemeinde aufzubieten und unentgeltlich Hand- und Spanndienste zu fordern⁴.

Unverkennbar zeigt sich die Tendenz, die öffentlichen Wege in hoheitliche Verantwortung zu nehmen. König Max I. Joseph (1806-1825) erklärt die öffentlichen Vizinalstraßen zur Polizeisache und weist sie den Landgerichten als zuständiger Polizeibehörde zu⁵, um eine durchgreifende Verbesserung dieser Wege zu erreichen. Die Gemeindestraßen fallen gleichsam mit dem Gemeinde-Edikt vom 24. September 1808 ausdrücklich unter die Aufgaben der Gemeinde⁶.

Als Folge wird die allgemeine unentgeltliche Naturalkonkurrenz der Gemeindeangehörigen aufgehoben⁷. Bestehen bleibt diese Verpflichtung bei der Anlage neuer Chausseen sowie bei der Herstellung und Unterhaltung der Vizinalstraßen. Hierdurch wird die Unterhaltung der Landstraßen "zur allgemeinen Staatslast"⁸ erklärt.

Die Verordnung vom 6. April 1818⁹ hebt schließlich die bislang

1 RegBl. 1800, 55.

2 RegBl. 1801, 374.

3 RegBl. 1806, 75.

4 Vgl. auch Wiedenhofer, Rede zum Gesetzentwurf von 1855, MJu. 10 491, S. 398.

5 v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 32.

6 Zitiert bei Kodal, Straßenrecht, S. 282.

7 Siehe die landesherrlichen Verordnungen vom 1. Juni 1807 (RegBl. 1807, 1 006) und vom 8. Februar 1809 (RegBl. 1809, 290); vgl. auch Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 421.

8 Wiedenhofer, a. a. O., S. 399; siehe auch die allgemeinen Betrachtungen bei Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 563.

9 Gesetzblatt 1818, 42; siehe auch Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen, besonders in Bayern, S. 10.

noch bestehenden unentgeltlichen Leistungen der anliegenden Gemeinden auf. Zukünftig sollen Tagelöhner und Lohnfuhrten eingesetzt oder Anlage und Unterhaltung einzelner Straßenstrecken an den "Wenigstnehmenden" verpachtet werden. Die Kosten dafür sind durch einen Zuschlag zur Rustikal- oder Häusersteuer zu decken¹.

Da die Beanspruchung der Straßen, besonders der aufkommenden Chausseen, stark steigt, widmen sich zunehmend Unterhaltsträger aufgrund freiwilligen Entschlusses der Herstellung und Unterhaltung von Straßen und Wegen. Im Vordergrund steht nicht nur die Notwendigkeit im Allgemeininteresse, sondern die damit verbundenen Benutzungsentgelte in Form der Chaussee- und Wegegelder. Mit der Herrschaft treten, zum Teil auf vertraglicher Grundlage, privatwirtschaftliche Initiatoren als Unternehmer für den Bau von Straßen auf².

Die Abschaffung der Frondienste erfordert hohe Geldleistungen, die von den Landgemeinden nicht aufgebracht werden können. Eine Körperschaft höherer Ordnung, die mit Straßenbauaufgaben betraut wird, ist deshalb notwendig, um auch den technischen und organisatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Als oberste Straßenverwaltungsbehörde entsteht zunächst aus der 1751 eingerichteten Weg- und Straßendirektion im Jahre 1767 das Generalbaudirektorium für den Straßen-, Brücken- und Wasserbau. Dieser Ministerialinstanz nachgeordnet sind auf unterer Ebene die sogenannten Maut- und Rentämter als fachtechnischer Behördenapparat. Nach einer

¹ Wiedenhofer, Rede zum Gesetzentwurf von 1855, MJu. 10 491, S. 398; siehe auch Hartung, Die bayerischen Landstraßen, S. 15; Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 434; Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 65; Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 33.

² Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 282 f.; Bubner, Landstraßen, S. 586; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 586; v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 32.

umfangreichen Instruktion aus dem Jahre 1767 haben sie für Neubau-
maßnahmen und größere Instandsetzungen Kostenvoranschläge dem Ge-
neralbauministerium vorzulegen. Durch die Instruktion vom 31. Mai
1790 werden den Rentämtern Straßeninspektoren, Straßen- "Überste-
her" und "Tagwerker" oder Straßenarbeiter angegliedert, auf denen
die gesamte Unterhaltungsarbeit an Fahrbahn, Banketten und Gräben
ruht. Über sie führt der General-Straßen- und Wasserbaudirektor
die Aufsicht durch seine unmittelbar ihm unterstehenden "Straßen-
bereiter", die auf ihren Visitationsritten im ganzen Land die Ar-
beitsfortschritte kontrollieren¹.

Die kurfürstliche EntschlieÙung vom 28. Mai 1805 richtet ne-
ben dem Generalstraßen- und Wasserbaudirektorium ein "geheimes
Ministerialbüro im Straßen- und Wasserwesen" ein, daß die bauwis-
senschaftliche Leitung des gesamten Straßen- und Wasserbaus Über-
nimmt und mit der Zeit das Generaldirektorium verdrängt. Gleich-
zeitig werden die technischen Beamten aus den Zoll- und Rentämtern
herausgelöst und in eigenen Straßeninspektionsämtern organisiert².

Die königliche EntschlieÙung vom 5. November 1817 reformiert
die Straßen- und Wegeverwaltung und gliedert sie in die allgemei-
ne Verwaltung ein. Der dreistufige Aufbau der Tiefbauverwaltung
schafft bei den Kreisen³ als Mittelbehörde den für die technische
Leitung des Wasser-, Brücken- und Straßenbauwesens verantwortli-
chen Kreisbaurat. Als Außenstellen verbleiben die Straßen- und
Wasserbauinspektoren. Die ständig angestellten Aufseher, Wegmeister

1 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 33. Die
bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im
Staatsministerium des Innern, S. 9.

2 Neger, a. a. O., S. 34.

3 Die Kreise entsprechen den heutigen Regierungen. Gemäß der Ver-
ordnung vom 25. Juni 1819 sind es der Isar-, Unterdonau-, Re-
gen-, Oberdonau-, Rezat-, Ober- und Untermainkreis (Doellinger,
VO-Sammlung XVI, 702 f.).

und Werkmeister fallen indessen weg. Ihre Aufgabe soll unter anderem durch Portexpeditoren und Revierförster mit erfüllt werden. Festangestellte "Wegmacher" sind zukünftig durch Tagelöhner zu ersetzen. Die Zentralbehörde für den Straßen- und Wasserbau wird ab sofort beim Staatsministerium der Finanzen zur oberen Aufsicht und Beratung, aber ohne Vollziehungsaufgaben, neu eingerichtet¹.

Bereits im Jahre 1821 werden Landbau-, Straßen- und Wasserbauwesen zu einem Ministerialbüro vereinigt und 1825 dem Staatsministerium des Innern beigeordnet. Durch die allerhöchste Entschliebung vom 14. Februar 1830² wird die bis heute im wesentlichen unverändert gebliebene Form, die Oberste Baubehörde³, gefunden.

Die Finanzierung des Straßenbaus ist seit jeher ein besonders schwieriges Problem. Im einzelnen dienen dazu die ständig neu erhobenen und veränderten Zoll- und Wegegelder. Die auf dem Warenverkehr lastenden Mauten⁴ stellen wohl die größte Einnahmequelle im 18. Jahrhundert dar⁵. 1770 wird die Mautfreiheit für kurbayerische und kurpfälzische Handelsgüter erklärt⁶, doch unter Vorbe-

¹ Vgl. Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 34; siehe auch v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 26 f.

² Doellinger, Übersicht, S. 177.

³ Siehe dazu im einzelnen Neger, a. a. O., S. 36; Die bayerischen Staatsstraßen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, S. 9.

⁴ In Österreich und Bayern wird dieser Ausdruck vom 16. bis Ende des 18. Jahrhunderts für die großen Waren- und Finanzzölle fast durchgehend gebraucht. Das Mautwesen entspricht dem staatlichen Zollwesen. Erst im 19. Jahrhundert setzt sich der Begriff Zollwesen durch, wobei nur noch die kleinen Abgaben (z. B. für kurze Straßenstrecken oder Brücken) als Mauten bezeichnet werden (vgl. Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 6).

⁵ Siehe die Kurbayerische Mauth- und Accis-Ordnung, München 1765 und das Oberpfälzische Mauth- und Accismandat vom 9. Oktober 1769 (Kreittmayr, Sammlung, S. 377).

⁶ Mandat vom 23. August 1770 (Mayr, VG-Sammlung I, 650).

halt aller Chaussee-, Weg- und Brückengelder¹. Den zweiten entscheidenden Beitrag stellen die unentgeltlichen Naturalleistungen der Untertanen dar. Nach ihrer endgültigen Freistellung im Jahre 1818² übernimmt die Staatskasse diese Kosten. Mit der Aufhebung der Wegegelder durch die Verordnungen aus den Jahren 1828, 1834 und 1840³ vergrößert sich nochmals die Bürde des Staates, die Straßenverwaltung zu finanzieren.

Diese Staatslast soll wenigstens teilweise durch den Straßengesetzentwurf vom Jahre 1819 auf die Interessenten abgewälzt werden. Der Gesetzentwurf über die Ausscheidung der Landstraßen sieht drei Straßenklassen vor. Unter die Straßen der I. Klasse fallen die Heer- und Haupthandelsstraßen, die vom Staat allein unterhalten werden. Die Straßen II. Klasse bilden die wichtigeren Verbindungswege der Kreise und sind zur Hälfte von diesen und zur Hälfte vom Staat zu unterhalten. Alle chaussierten Straßen, die nicht der I. und II. Klasse angehören, werden als Straßen III. Klasse verstanden. Ihre Unterhaltung teilen sich die Kreise und die Gemeinden zur Hälfte. Der Gesetzentwurf findet jedoch nicht die Zustimmung der Stände. Die Folge ist, daß der Staat einige Staatsstraßen aufgeben muß und diese den betreffenden Gemeinden zur Last fallen⁴.

Erst im Jahre 1855 erfolgt ein neuer Anlauf, das Straßen- und Wegerecht zu ordnen, das Staatsstraßennetz zu verkleinern und damit den erforderlichen Aufwand zu beschränken. Der dem Landtag vorgelegte Gesetzentwurf⁵, betreffend die öffentlichen Wege, sieht vier Straßenarten vor. Staatsstraßen sind danach "alle Verbindungen

1 VO vom 24. Januar 1787 (Mayr, VO-Sammlung III, 477).

2 Wiedenhofer, Rede zum Gesetzentwurf von 1855, S. 399.

3 v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 30.

4 v. Rotenhan, a. a. O., S. 34.

5 Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu.

10 491.

der königlichen Residenzen und Schlösser", die Heerstraßen, die Verbindungswege zwischen der Reichshauptstadt und den Kreisstädten und unter den Kreisstädten selbst sowie wichtige Anschlußstraßen an das Ausland. In die Klasse der Kreisstraßen werden die Straßen zwischen der Kreishauptstadt und den größeren Kreisstädten eingereiht. Die Verbindungen zwischen dem Sitz der Distriktverwaltung¹ und den bedeutenderen Orten des Distrikts bilden die Gruppe der Distriktstraßen². Als Gemeindeverbindungswege werden die Verkehrswege der Gemeinden zu ihren einzelnen Ortschaften und zur Nachbargemeinde angesehen.

Die Straßenbaulast obliegt nach diesem Entwurf den jeweiligen Gebietskörperschaften innerhalb ihrer Grenzen.

Die vielen gegensätzlichen Meinungen der Abgeordneten zur beabsichtigten Verteilung der Finanzlasten führt schließlich zur Ablehnung des Entwurfs³.

Die folgende Zeit bringt eine Überlastung der Distrikte, da die Distriktstraßen zunehmend als Zubringerwege für die Eisenbahn immer größere Bedeutung erlangen. Der im Finanzgesetz von 1861 festgelegte jährliche Distriktfonds reicht bald nicht mehr aus, so daß ab 1878 die staatlichen Straßenbauzuschüsse laufend erhöht werden müssen⁴.

Im Jahre 1906 legt die Staatsregierung einen neuerlichen Entwurf eines bayerischen Straßengesetzes⁵ vor. Vorgesehen ist lediglich die Festlegung der Straßenbaulasten. Ansonsten soll es bei

1 Durch das Distriktsrathsgesetz vom 28. Mai 1852 (GesBl. 1852, 270 ff.) tritt an die Stelle der freiwilligen Verbände der Distriktsverband.

2 Das sind die ehemaligen Vizinalstraßen.

3 Siehe im einzelnen dazu Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 95.

4 Engelhardt, a. a. O., S. 95 f.

5 Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu. 10 492.

den Überkommenen Regelungen bleiben. Die Abgeordnetenkammer erkennt die Unvollständigkeit der Vorlage, sieht sich aber außer Stande, "ein solch schwieriges Problem wie die Straßenfrage kurzorisch zu erledigen". Bis zum Jahre 1958 ist damit ein weiterer Versuch gescheitert, dem Straßenwesen in Bayern eine einheitliche Rechtsgrundlage zu geben.

Die Weimarer Zeit erzielt weder auf Reichs- noch auf Landesebene im Wegerecht Fortschritte.

Bis zur Gesetzgebung des Dritten Reichs kann unter Zusammenfassung zahlreicher Einzelregelungen und reichhaltiger gewohnheitsrechtlicher Übung von folgenden Rechtsverhältnissen der einzelnen Straßenarten ausgegangen werden:

Staatsstraßen sind Straßen, die der Staat zu solchen erklärt hat. Der Staat ist nicht verpflichtet, sondern es steht in seinem freien Ermessen, Wege als Staatsstraßen herzustellen oder zu übernehmen¹. Für die Neuanlage steht ihm ein Zwangsenteignungsrecht zur Verfügung². Die Staatsstraßen sind vom Staat zu unterhalten. Für die Ortsdurchfahrten besteht jedoch eine beschränkte Unterhaltungspflicht der Gemeinden. Ihnen obliegt auch im Interesse der "Vorsorge für die Erhaltung eines ununterbrochenen Verkehrs" die Pflicht der Schneeräumung³.

Bezirksstraßen sind Straßen, die der Bezirk zu solchen erklärt hat. Innerhalb seiner Leistungsgrenzen hat er in einer Verpflichtung gegenüber dem Staat diese Straßen herzustellen oder zu übernehmen. Als öffentlicher Weg ist die Bezirksstraße vom Bezirk zu

1 Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 111.

2 Siehe das Gesetz, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend (abgedruckt bei Greger, Fahrwegbauten, Beilage III, S. 114 ff.).

3 Mandat vom 17. Dezember 1732 (zitiert bei Spiess, Straßenwesen, S. 51).

unterhalten. Für die Neuanlage oder Änderung bestehender Straßen steht ihm ebenfalls ein Zwangsenteignungsrecht zu¹.

Gemeindewege sind Wege, die der Gemeinderat als Gemeindewege anerkannt hat und von der Gemeinde zu unterhalten sind. Der Gemeinde steht zur Herstellung neuer Wege kein Zwangsenteignungsrecht zu. Demnach ist sie unabhängig von ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die erforderlichen Gemeindewege herzustellen, sei es, daß sie die Wege erst bauen, oder daß sie bestehende Privatwege oder aufgelassene Staats- und Bezirksstraßen übernehmen muß. Die Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege erfüllt die Gemeinde in eigener Gemeindeangelegenheit. Darin untersteht sie der Staatsaufsicht. Ein subjektiv-öffentliches Recht des einzelnen begründet ihre Aufgabe nicht².

Ortsstraßen sind Wege, die ebenfalls der Gemeinderat als solche anerkannt hat. Die Gemeinde ist verpflichtet, Wege, die den Verkehr innerhalb der zusammenhängend bebauten Ortschaften vermitteln, als Ortsstraßen anzuerkennen, sofern diese nicht schon einer anderen Straßenklasse angehören. Neben ihrer Unterhaltungspflicht trifft die Gemeinde keine Herstellungspflicht der Ortsstraßen. Die Herstellung obliegt vielmehr den Personen, die dort Gebäude erstellen. Grundabtretungsfragen zum Bau dieser öffentlichen Wege regelt die Gemeinde durch Übereinkommen mit den Beteiligten³.

Öffentliche Feld- und Waldwege sind Wege, die der Gemeinderat als solche in freiem Ermessen anerkannt hat. Sie sind allgemein

¹ Vgl. Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 98.

² Vgl. Engelhardt, a. a. O.

³ Engelhardt, a. a. O.

zugänglich, obwohl der Unterhalt in erster Linie die Beteiligten trifft. Bei Nichterfüllung ihrer Aufgabe hat die Gemeinde hilfsweise einzuspringen. In beschränktem Umfang ist sie zur Herstellung von öffentlichen Feldwegen verpflichtet¹.

Die frei benutzbaren Leinpfade, die an den Ufern öffentlicher Flüsse zum Ziehen der Schiffe dienen, sind vom Ufereigentümer zu dulden, vom Staat herzustellen und zu unterhalten².

Nach 1933 werden Überlegungen angestellt, durch ein Reichswegegesetz die Rechtsverhältnisse der Straßen und Wege einheitlich zu ordnen.

Mit dem Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens "Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933³ zieht das Reich erstmals Aufgaben und Hoheitsrechte an sich. Darin wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ermächtigt, unter Aufsicht der Reichsregierung ein Zweigunternehmen "Reichsautobahnen" zu errichten. Als Reichsbehörde erhält sie das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben von Kraftfahrbahnen. Oberste Reichsbehörde ist der "Generalinspektor" für das deutsche Straßenwesen. Ihm obliegen Linienführung, Ausgestaltung und Feststellung der Baupläne für die Reichsautobahnen. Bezüglich des Landstraßenausbaus steht ihm zur Sicherung seiner Vorhaben ein Vetorecht zu⁴.

Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 bringt weitere

1 Vgl. Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 98.

2 Engelhardt, a. a. O.

3 Dieses Gesetz findet eine abschließende Regelung im Reichsautobahngesetz und in der Durchführungsverordnung (DVO), beide vom 29. Mai 1941.

4 Siehe im einzelnen auch die Ausführungen bei Adamek, Straßenkosten, S. 9 f.; ders., Straßen, S. 216; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 456 und 458.

starke Eingriffe in das Straßenwesen der Länder. Hiernach werden die Landstraßen entsprechend der Verkehrsbedeutung einheitlich in vier Straßenklassen¹ eingeteilt. Die Straßenbaulast für die Reichsstraßen wird dem Reich, für die Landstraßen I. Ordnung den Ländern und für die Landstraßen II. Ordnung auf die unteren Kommunalverbände² übertragen. Die Gemeinden trifft die Baulast für die Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen, soweit eine Gemeinde bei der Volkszählung 1933 mehr als 6000 Einwohner hatte. Alle sich aus dem Eigentum an der Straße ergebenden Rechte und Pflichten gehen auf den jeweiligen Träger der Straßenbaulast über.

Die Verwaltung der Reichsstraßen und der Landstraßen II. Ordnung werden nach diesem Gesetz von den Ländern als Auftragsverwaltung des Reiches bzw. der Kreise wahrgenommen. Der Generalinspektor übt die Fachaufsicht über die Landstraßen I. und II. Ordnung sowie die vorerst noch landesrechtlich geregelte Straßenaufsicht und Wegepolizei aus³.

Diese Regelungen sollten der Anfang zu der geplanten Reichsstraßenverwaltung sein, die bis zum Ausbruch des Krieges jedoch nicht mehr verwirklicht werden kann. Für Bayern bleibt bedeutsam, daß bis zum Inkrafttreten der Landkreisordnung vom 16. Februar 1952⁴ die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung dem Staat übertragen ist.

Nach dem Zusammenbruch 1945 nehmen die Länder zunächst die bis dahin dem Reich und dem Unternehmen "Reichsautobahnen" zustehenden Rechte und Pflichten wahr. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland überträgt, entsprechend dem föderalistischen Staats-

1 Kraftfahrbahnen, Reichsstraßen, Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung.

2 Landkreise und entsprechende Körperschaften.

3 Vgl. Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 99.

4 BayBS I, 515.

aufbau, dem Bund im Bereich des Straßenwesens nur eine beschränkte Zuständigkeit¹ und läßt sie hauptsächlich in der Hand der Länder. Gleichwohl nimmt der Bund mit dem Erlaß des Bundesfernstraßengesetzes² eine erste abschließende Kodifikation für die Bundesstraßen des Fernverkehrs³ vor. Ihm folgt Bayern mit der landesrechtlichen Regelung des Straßen- und Wegerechts im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz vom 11. Juli 1958⁴.

1 Siehe Art. 74 Nr. 22 des Grundgesetzes; siehe die gleiche Kompetenzverteilung in Art. 17 der Weimarer Reichsverfassung von 1919.

2 Vom 6. August 1953 (BGBl. I, 903).

3 Bundesautobahnen und Bundesstraßen (§ 1 FStrG).

4 GVBl. 1958, 147.

II. DIE RECHTSINSTITUTE DES BAYERISCHEN STRASSEN- UND WEGERECHTS IN IHRER HISTORISCHEN ENTSTEHUNG

Die allgemeinen Faktoren, die im wesentlichen das bayerische Straßen- und Wegerecht in den Jahrhunderten prägten, stellen eine unerläßliche Hilfe für die Untersuchung der einzelnen Wegerechtsinstitute aus historischer Sicht dar.

1. Die Einteilung der Straßen und Wege

a) Das Problem der Klassifizierung

Wege lassen sich nach verschiedenen, teils rechtlichen, teils tatsächlichen Gesichtspunkten einteilen. Benutzungsart, Bestimmungszweck, technischer Ausbau, Wegebauberechtigter bzw. Wegebauverpflichteter, geographische Ausdehnung, rechtliche Natur und Gebrauchsberechtigung¹ sind einige denkbare Unterscheidungskriterien. Vorgeschichtliche Wege rechtssystematisch klar zu gliedern, bereitet jedoch manche Schwierigkeit.

Die heutigen Straßen und Wege erfahren eine Unterteilung nach dem Grad ihrer Verkehrsbedeutung². Dieses Klassifizierungsmerkmal ist für die Bestimmung der vielfältigen älteren Wege-

1 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 153; Krause, Gemeindegebrauch, S. 17; Ulrich, Die Heranziehung der Grundbesitzer zu den Straßenkosten in Bayern, S. 9.

2 Siehe § 1 FStrG; Art. 3 Abs. 1 BayStrWG; Kodal, Straßenrecht, S. 151 f.; Deutscher Rechtsspiegel, S. 85.

arten unanwendbar, da nicht alle Wege damit erfaßt werden können¹. Ebenso wenig würden sämtliche Wege, unterschieden nach dem Umfang des Gemeingebrauchs², einzustufen sein³. Da sich ein System von Wegebaulastträgern erst in neuerer Zeit herausgebildet hat, scheidet auch eine einheitliche Einordnung nach dem Träger der Wegebaulast aus. Die mittelalterliche Einrichtung der Straßengerichtsbarkeit lieferte in dieser Zeit schon kein brauchbares Unterscheidungsmerkmal⁴. Schließlich stellen die schon in den ältesten Rechtsordnungen auftauchenden Wegbreiten kein Einteilungsprinzip dar, denn die Breite legte nicht die Wegeart fest, sondern es durfte umgekehrt eine bestimmte Straßenart eine Mindestbreite nicht unterschreiten⁵.

Am ehesten trifft eine Einordnung nach der Art des Gemeingebrauchs, vergleichbar der heutigen nach vorhandener und fehlender Widmung zu⁶. Danach stehen sich öffentliche und private Straßen gegenüber. Doch ist bei dieser Einteilung zu bedenken, daß sich in der Rechtssprache der einzelnen Epochen, vor allem bei dem großen Reichtum an ländlichen Wegerechtsquellen, keine einheitliche und beständige Terminologie für die verschiedenen Wegearten ausbildete⁷. Eine zuverlässige Abgrenzung ist oft nicht möglich⁸, aber für die Feststellung des Wegesbau- und Unterhaltungspflichtigen, des Umfangs der Straßenbenutzung sowie für straßenrechtliche Haftungsfragen von überaus großer Bedeutung.

1 Vgl. Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 61.

2 Unbeschränkter oder beschränkter Gemeingebrauch.

3 Kodal, Straßenrecht, S. 151.

4 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 75.

5 So auch Friehe, a. a. O.

6 Kodal, a. a. O.; Deutscher Rechtsspiegel, S. 945.

7 Siehe vor allem Merk, Rechtssprache, S. 15 ff.

8 Siehe Bader, Ländliches Wegerecht, S. 400; Gasner, a. a. O., S. 75 ff.

b) Öffentliche Wege

Nach heutiger Rechtsansicht sind Wege dann öffentlich, wenn sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und diesem dauernd zur Verfügung stehen¹. Ihrem Wesen nach dienen sie dem Allgemeinwohl².

Wann ein Weg öffentlich ist, bestimmen erst neuzeitliche Wegeordnungen. Ältere Wegevorschriften begnügen sich damit, schlicht von öffentlichen Wegen zu sprechen.

Die älteste Zeit kannte bereits zwei Straßenarten: Die Heerstraße und die Verkehrs- oder Handelsstraße³. Beide Wegearten können als öffentliche Verkehrswege, d. h. frei für den Gemeingebrauch, angesehen werden. Diese Vermutung stützt die Tatsache, daß die Straße allgemein als "heilig" galt. Diesen Mythos erhielt sie wohl deshalb, weil sie jedem stets frei zugänglich war. Trotz fehlender Quellen ist anzunehmen, daß dem Reisenden dieses Gebrauchsrecht sogar rechtlich verbürgt war⁴. Insgesamt ist davon auszugehen, daß es in dieser Zeit ausschließlich öffentliche Wege gab; denn das gesamte Land wird noch als Volksgut aufgefaßt⁵. Eigentum an Grund und Boden ist noch unbekannt, so daß für Privatstraßen und damit für einen privatstraßenrechtlichen Nutzungsausschluß kein Raum bleibt.

Eine entscheidende Neuregelung brachte dagegen die Römerherrschaft in Bayern. Das römische Recht trennte zwischen öffentlichen und privaten Wegen. Öffentliche Wege waren die *viae publico usui destinatae*, "Wege, welche dem Gemeingebrauch preisgegeben sind"⁶. Darunter fielen die Heer-, die Land- und die Vizinalstraßen. Die

1 Prandl/Gillessen, BayStrWG, Art. 1 Anm. 2b.

2 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 27.

3 Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 24.

4 Vgl. Knoll, Die Geschichte der Straße und ihre Arbeiter, S. 160 und 164.

5 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 25.

6 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 9.

Heerstraßen, auch als *viae militares* oder Consularstraßen bezeichnet, besaßen eine Breite von durchschnittlich sechs Metern. Sie dienten vornehmlich militärischen Durchmärschen, doch konnte sie jedermann frei benutzen. Das gleiche gilt für die Handels- oder Commercialstraßen. Als Verbindungswege römischer Ansiedlungen zählen sie neben den Heerstraßen zu den großen Durchgangswegen¹. Zu den *viae publicae* gehörten aber auch die *viae vicinales* oder *communes*, die nur örtlichen Erfordernissen dienten².

In fränkischer Zeit regelte das bayerische Volksrecht die Rechtsverhältnisse der Straßen und Wege. Bedeutendstes Rechtsdenkmal dieser Periode ist die *Lex Baiuvariorum* (8. Jahrhundert)³. Sie unterschied die Heerstraße, die *via publica*, *ubi rex vel dux egreditur* vom gewöhnlichen Landweg, der *via convicinalis vel pastoralis* und dem Fußweg, der *semita convicinalis*⁴. Seit Karl dem Großen erhielt der Hauptweg die Bezeichnung Königsstraße oder *via regia*. Es ist die Straße, auf der der König oder Fürst ging, oder die "gemeinsam"⁵ war. Bei ihr kann von einem straßenrechtlichen Gemeingebrauch ausgegangen werden, so daß sie deutlich in die Gattung öffentlicher Wege einzureihen ist. Klare

1 Ältere Forscher betrachten die Handelsstraßen noch als eigene Straßenart (als Wege zweiter Ordnung), vor allem deshalb, weil sie nicht von der Militärverwaltung, sondern von der allgemeinen Verwaltung angelegt und unterhalten wurden (vgl. z. B. Naehrer, Die römischen Militärstraßen, S. I).

2 Straßen, Gestern, Heute und Morgen, Ausstellung des Kölner Stadtmuseums, S. 28; siehe zu den römischen Straßen im einzelnen Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 9 ff.

3 Lieberich, Rechtsgeschichte Baierns und des bayerischen Schwaben, S. 198.

4 *Lex Baiuvariorum* X, 19 - 21.

5 Gasner, a. a. O., S. 40.

Unterschiede machte das bayerische Volksrecht zur "gemainen Land Straß"¹ oder zum sogenannten Vizinalweg². Zu den Vizinalwegen gehörten die Dorf- oder Triebwege und die Fußpfade³. Diese Wege bestanden im örtlichen Allgemeininteresse und wurden als Gemeingut (Allmende) angesehen. Eine eindeutige Klassifikation als öffentliche oder private Wege ist daher nicht möglich.

Die Wegebreite richtete sich nach dem Verkehr, welchem der Weg dienen sollte⁵. Zuweilen findet sich ein vorgeschriebenes Mindestmaß von 24 Fuß für die Hauptwege und von 12 Fuß für die Vizinalwege⁶.

Das Mittelalter unterteilte die Wege in Königsstraßen, Gemeindewege und Privatstraßen. Nachdem das Recht seit der Lex Baiuvariorum jahrhundertlang nur mündlich überliefert wurde, gewann der Begriff "Königsstraße" im 13. und 14. Jahrhundert durch die weite Verbreitung des Sachsen- (um 1231) und des Schwabenspiegels (um 1275) größte Bedeutung. Die "kuniges straze"⁷ oder "chvniges strasse"⁸ wurde auch als *strata publica, iter publicum*⁹, *via regia*, Königsweg, "freie Straße", "hohe

1 Gschwind, Die alte Poststraße von München über Freising nach Landshut, S. 264.

2 Mon. Germ. Leg. III, 544; Vgl. auch Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 565; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 41.

3 Lex Baiuvariorum X, 20 und 21.

4 Seit dem 6. Jahrhundert wurden die Nutzungsrechte an diesen Wegen geregelt (vgl. Gasner, a. a. O., S. 42 f.).

5 Siehe Reallexikon der Germanischen Altertumskunde IV, S. 390 ff.

6 Z. B. Mon. Germ. Leg. III, 64 und Anm. 32. 1 Fuß = 0,29 m (vgl. S. 13, Fußnote 2).

7 Sachsenspiegel I, 63 § 1.

8 Schwabenspiegel, Nr. 252.

9 Mon. Germ. Const. II, Nr. 217 (1239); IV, Nr. 542 (1311).

Straße", Heerstraße, Heerweg und des "Reiches Straße" (ab dem 15. Jahrhundert) bezeichnet¹. All diese Wege mit Zusätzen für König, Heer oder Reich, standen unter königlichem Bann, genossen Land- und Königsfrieden und damit den Schutz des Königs². "Landstraße" stellte lediglich die offizielle Übersetzung für strata oder via publica dar³. Vergleichbar den heutigen Bundes- und Staatsstraßen, dienten sie dem Handel, dem Heerzug und damit der Volksgesamtheit. An ihnen herrschte deshalb straßenrechtlicher Gemeingebrauch. Sie fallen damit unter die öffentlichen Wege in heutigem Rechtssinn.

Der Name Königsstraße war im weitesten Sinne mit der Vorstellung einer "offenen", "freien" und "gemeinen" Straße verbunden. Die Ansicht, "Königsstraße" gebe nur einen Hinweis auf das Eigentumsverhältnis⁴, muß auf Grund der Rechtsquellen als zu eng abgelehnt werden. Auch die Auffassung, Königsstraße bedeute nur die Gerichtsbarkeit des Königs bzw. eines von ihm Belehnten⁵, erfaßt nur eine speziellere, nicht überall verbindliche Bedeutung. Spätestens nach der Ausformung der Territorialherrschaft, die das königliche Straßenregal immer mehr an sich zog, die Bezeichnung Königsstraße aber beibehielt, ist dieser Schluß nicht mehr durchwegs berechtigt.

Die Art, die Breite der Königsstraße anzugeben, ist endlos variiert. Der Sachsenspiegel forderte anschaulich: Des Königs

1 Redslob, Des Reiches Straße, S. 8; weitere Namen bei Grimm, Weistümer II, 204 und Gabler, Die Erforschung alter Straßen und einstiger Postwege, S. 310.

2 Vgl. auch Hüberle, Über Königsstraßen in der Rheinpfalz, S. 86.

3 Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 64.

4 So Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 402.

5 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 61 f.

Straße soll so breit sein, daß ein Wagen dem anderen ausweichen könne¹. Hingegen legte der Schwabenspiegel die Breite genau fest: "Des chvniges strasse sol seczehen schuh prait sein. daz ist also gesprochen daz die lantstrasse als prait sey daz ain wagen dem anderen entweichen müg"². Häufiger und älter als diese Zahlenangabe sind die Breitenbestimmungen durch Angabe eines Sinnbildes. In den Weistümern sollte die Königsstraße so breit sein, daß ein in der Mitte reitender Krieger mit quergelegtem Speer nicht den Straßenrand streifen könne³. Daß die Königsstraße auch markgenossenschaftlichen Zwecken diene, mag die Bestimmung zeigen, daß sich auf ihr zwei Fuder Heu und zu beiden Seiten noch Menschen müssen begegnen können⁴. Die durchschnittliche Breite der Hauptstraßen hat man mit 4,50 - 4,90 Meter ermittelt⁵. Die uneinheitlichen Wegemaße mögen durch den Einfluß des römischen Rechts gekommen sein, indem man versuchte, die lebendigen Maßangaben durch abstrakte Zahlen zu ersetzen⁶.

Über die Einhaltung der vorgeschriebenen Wegebreiten sorgte das Gericht oder die "Erwählten"⁷. Zur leichteren Überprüfung wurden teilweise Raine angelegt und Steine gesetzt⁸.

Zu Beginn der Neuzeit verschwindet der Name "Königsstraße" in der landesherrlichen Gesetzes- und Verordnungssprache fast gänzlich. Für diese Entwicklung ist das erstarkte terri-

1 Sachsenspiegel II, 59 § 3.

2 Schwabenspiegel, Nr. 252.

3 Grimm, Rechtsaltertümer I, 98 und 143; ders., Weistümer III, 28, 78, 106 und 698; IV, 690 f.; V, 601; so auch das Münchner Salbuch (ders., Rechtsaltertümer I, 69).

4 Grimm, Weistümer II, 68.

5 Hitzer, Die Straße, S. 145.

6 So Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 81.

7 Gasner, a. a. O., S. 85.

8 Siehe bei Grimm, a. a. O. II, 706.

toriale Straßenregal verantwortlich, das eine Reichsaufsicht nur noch begrenzt und schließlich gar nicht mehr anerkannte¹. Das Aufkommen von Begriffen wie "unse strate", "vrie strate", "herzogliche Straße", "unsere Herren Strass"² oder "Fürstenweg"³ charakterisieren diese Wende. An der Rechtsnatur dieser Straßen hatte sich nichts geändert. Als öffentliche Wege dienten sie dem Gemeingebruch für jedermann.

Öffentliche Straßen waren generell diejenigen, die den Namen oder den Zusatz "strata" oder "Strate" trugen. Ursprünglich kennzeichnete dieses Lehnwort bei den Römern die mit Kies bestreuten (viae glarae stratae) oder gepflasterten (viae silice stratae) Kunstbauten. Daraus ergibt sich, daß "Weg" die allgemeine technische Bezeichnung, "Straße" dagegen die besondere Benennung für Kunststraßen ist⁴. Dieser Begriffsinhalt ging im Laufe des Mittelalters wegen Fehlens eines zentral organisierten Straßenbaus und einer verbreiteten speziellen Wegebautechnik verloren. Im Rechtssinne verstand man unter Straße jetzt den öffentlichen Weg⁵.

Die Einteilung aller Wege nahmen die neuzeitlichen Gesetze in stets variierender Weise vor. Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist ein bis heute bestehendes Problem: Die Frage nach der Straßenbaulast und der damit verbundenen Kosten für die Straßen- und Wegeverwaltung.

Das bayerische Landrecht von 1616 unterschied zwischen

1. öffentlichen, 2. privaten und 3. Nachbarschaftsstraßen. Zur

1 Siehe dazu Zippelius, Allgemeine Staatslehre, S. 55.

2 Grimm, Weistümer II, 204; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 62.

3 Gschwind, Die alte Poststraße von München über Freising nach Landshut, S. 266.

4 Speck, Der Kunststraßenbau, S. 1.

5 So Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 65 (mit weiteren Nachweisen).

ersten Gruppe gehörten die kaiserlichen und königlichen Straßen sowie die freien Reichs- und Landstraßen, deren Breite in der Geraden acht und in der Kurve sechzehn Schuh¹ betragen sollte. Für die Privatstraßen führt der Kommentar zum bayerischen Landrecht die Feldwege als Beispiel an. Unter nachbarlichen Wegen dagegen seien einerseits Wege zu verstehen, die den Nutzen irgendwelcher Privatpersonen betreffen, andererseits Wege, die einer oder mehreren Gemeinden dienen und für diese notwendig sind. Zur letzten Wegeart zählen die sogenannten "Ehehafften Wagenwege"², die die gesamte Gemeinde angehen und wegen ihrer Bedeutung öffentliche Nachbarschaftswege darstellen³.

Die dritte Straßenart nahm nach der klaren Trennung von öffentlichen und privaten Wegen eine gewisse Zwischenstellung ein. Diese gemeindlichen Wege kamen nicht einem bestimmten Personenkreis, sondern irgendwelchen Privaten bzw. der gesamten Einwohnerschaft zugute. Doch blieb ihre ungehinderte Benutzbarkeit auf die begünstigte Nachbarschaft beschränkt. Damit waren sie nicht der Allgemeinheit zum Gebrauch gewidmet, so daß sie als öffentliche Wege auszuscheiden haben. In die hier getroffene Einteilung ist somit nur die erste Gruppe der "öffentlichen Straßen" aufzunehmen, an denen tatsächlich ein wegerechtlicher Gemeingebrauch bestand.

Die Polizeiordnung des Herzogtums Berg von 1554 unterteilte vergleichsweise die Wege in 1. Land- und Heerstraßen, 2. Gemeinde

-
- 1 Das Ehehaftsrecht des Fürstentums Niederbayern aus dem Jahre 1600 fordert dagegen für die Landstraße allgemein eine Breite von 24 Schuh (nach Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 102).
 - 2 Daran erkennbar, daß sie zu den vier "Ehehafften" (Brauhausern, Schmieden, Mühlen und Bädern) führen.
 - 3 Vgl. v. Schmid, Kommentar zum Landrecht von 1616, LR XXV. Tit., Art. 7 Anm. 2, 6 und 8.

Wege und 3. Nachbarwege (Nebenwege)¹. Im Prinzip läßt sich hier die bekannte Dreiteilung der Wege erkennen: 1. Die Hauptdurchgangsstraßen, 2. die Verbindungswege der Gemeinden und die Ortswege, die jeweils nur im Gebrauch der betreffenden Interessenten standen und 3. die unbefestigten Nebenwege, die für den Verkehr zu den Bauern und Honschaften bestimmt waren². Nur die erste Wegeart kann als öffentlich gelten, da diese Straßen jedermann zugänglich waren.

Das Einteilungsprinzip des bayerischen Landrechts von 1616 läßt sich im 18. Jahrhundert in den regionalen Wegeordnungen oder zumindest gewohnheitsrechtlich in ganz Deutschland nachweisen. Die erste Wegeklasse bildeten die Heer- und Landstraßen, die zweite die Nebenstraßen und die dritte die Privatstraßen. Gleichbedeutend der Heerstraße ist als *via publica* die "offene Landstraße", "Hayden-Straße", "Geleitsstraße", "Freie Gemeinde Straße", des "Heiligen Römischen Reiches Straße" oder die "Baan" (Bahn). Sie stand "allen ehrlichen Leuten offen"³. An diese Straße hatte sich der Fuhrmann mit zollbarer Ware zu halten und machte sich strafbar, wenn er Nebenwege benutzte. Nur diese Straßenart umfaßte ausnahmslos öffentliche Wege. Die Nebenstraßen waren zwar grundsätzlich öffentlich, "weil man deren Gebrauch niemand verwehren kann"; doch behielten sich häufig eine oder mehrere Gemeinden, da die Wege "über die Felder" gingen, die alleinige Benutzung vor⁴. Soweit dies geschah, stand der Nebenweg nicht

1 Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 477 ff.

2 Ecker, a. a. O., S. 504 und 527.

3 Zedler, Großes Universal-Lexikon (von 1737) XVI, 568.

4 Vgl. im einzelnen zur Straßeneinteilung Zedler, a. a. O.

im Gemeingebrauch und war damit nicht öffentlich. Das Benutzungsverbot für den Fuhrmann mit zollbarer Ware berührte dagegen die Rechtsnatur der Nebenstraße nicht, denn es stellte keine objektive Beschränkung der Benutzungsart dar und wollte lediglich die für die Wegeabnutzung zu entrichtenden Abgaben sichern.

Das Landrecht von 1756¹ behielt diese Unterscheidung der Wege bei. Zur Straßenart der *viae regiae* rechnete die "allgemeine und offene freye Reichs- oder Lands-, Haupt-, Hoch- oder Heer-Straß", die stets "pro via publica zu halten seye"². Man wird all jene Straßen darunter zusammenfassen können, denen heute die Bedeutung einer Bundes- oder Staatsstraße zukommt. Die *viae vicinales* oder Nebenwege entsprechen dagegen in Funktion und Zweckbestimmung den heutigen Straßenklassen der Kreis- und Gemeindestraßen³. Hinsichtlich der Vizinalstraßen hatte sich indessen die Rechtsansicht durchgesetzt, daß sie stets *ad usum publicum et communem* gewidmet seien⁴. Die nicht mehr stattfindende Gebrauchsbeschränkung auf einen bestimmten Benutzerkreis ließ sie nun generell als öffentlich erscheinen. Die dritte Straßenart der "*Agrariae*, Holz- oder Feldwege" diente von vornherein ausschließlich der Nutzung und dem Privatgebrauch gewisser Personen oder Personengemeinschaften⁵. Man wird ihnen deshalb heute die Rechtsnatur von Privatstraßen zuerkennen müssen.

1 Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis.

2 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c 8 §11 n.2; siehe zur Straßeneinteilung auch v. Lüder, Straßenbau, S. 7.

3 Vgl. zur heutigen Straßenklassifizierung § 1 FStrG und Art. 3 BayStrWG.

4 Kreittmayr, a. a. O. Die Wegebreite soll bei Hauptstraßen 16 und bei Vizinalstraßen 8 Schuh betragen, obwohl dies weder allgemein noch in Einzelrechten festgelegt sei. Jedenfalls muß ein Wagen dem anderen bequem ausweichen können (§3 des Mandats von 1741 bei Kreittmayr, a. a. O., n. 3).

5 Kreittmayr, a. a.O.

Das churfürstlich sächsische Mandat vom 28. April 1781¹ unterschied die Straßen und Wege schon wie heute nach der Bedeutung des aufzunehmenden Verkehrs². Die beiden Hauptarten, Heer- und Kommerzialstraßen einerseits und Kommunikationswege und Ortsstraßen andererseits, sind zu den öffentlichen Straßen zu zählen, da sie im Gemeingebruch standen³. Im Übrigen ist in den einzelnen Territorien bei der Wegeklassifizierung eine gemeinrechtliche Entwicklung, insbesondere bei der Einstufung der Kommunikations- oder Nebenstraßen als öffentliche Wege zu erkennen⁴.

Einteilungsprinzip und Öffentlichkeit der Verkehrswege änderten ständige Umbenennungen einzelner Straßentypen nicht. So führten zum Beispiel die Herzogtümer Neuburg und Sulzbach ab 1770 ihre Hauptdurchgangsstraßen unter der Bezeichnung "Kameralstraßen"⁵. Die anderen in Deutschland auftauchenden Namen, wie Hauptstraße, Völkerstraße, Poststraße oder Chaussee⁶ (ab der Mitte des 18. Jahrhunderts), deuten stets auf einen für den großen Verkehr mit dem Ausland oder den Landesteilen untereinander bestimmten, öffentlichen Verbindungsweg der ersten Wegekategorie hin.

Alle anderen Wege, die in erster Linie dem lokalen Verkehrsbedürfnis dienten, bildeten die zweite große Gruppe der Gemeinde-

1 Bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 23 ff.

2 Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 8.

3 Vgl. v. Haebler, a. a. O., S. 23, Anm. 1 zu §8 des Mandats von 1781; Kormann, a. a. O.

4 Siehe z. B. für Preußen §1 des preußischen Landrechts (ALR) von 1794 (Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen I, 15 f. und 289).

5 Siehe die Provisionalverordnungen von 1770 und 1787 bei Wagner, Gesetzlexikon IV, 778.

6 Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 31.

wege¹. Als öffentliche Straßen verstanden sich hier jedoch nicht alle im Gemeindegebiet gelegenen Wege, sondern nur solche, deren Baulast die Gemeinde trägt. Doch kann diese Tatsache nicht als sicheres Merkmal dafür gelten, daß jede Gemeindestraße dem allgemeinen Verkehr eröffnet war. Örtliche Rechtsgesplogenheiten werden, soweit es sich nicht um Gemeindeverbindungswege handelte, den Benutzerkreis weiterhin eingeschränkt haben.

Bayern versuchte durch die Verordnung vom 22. Januar 1819² die Gruppe der Hauptstraßen in zwei eigene Klassen weiter aufzuteilen. Straßen I. Klasse waren danach jene Hauptstraßen, die die "nächste und frequenteste Verbindung zwischen der Residenzstadt und den Kreisstädten" bildeten, ferner die "Haupt-Commercialstraßen", die das ganze Land durchquerten und die Residenzstadt oder Haupthandelsstädte berührten. Unter die Straßen der II. Klasse fielen insbesondere die Wege, die zwar keine Haupthandelsstadt tangierten, doch wichtige Städte verbanden und zugleich die Landesgrenze überschritten. Alle übrigen Straßen gehörten zur III. Wegekategorie. Aus Spargründen wurde diese Klassifizierung jedoch alsbald wieder fallen gelassen³, die Klassen II und III als "Übrige Straßen" zusammengefaßt und nur die Straßen der I. Klasse dem Straßen-, Brücken- und Wegebauetat angelastet. Das bedeutet, daß nur die Straßen der I. Wegekategorie

1 Dieselbe Einteilung treffen sowohl die Königlich-Württembergische Wegeordnung vom 23. 10. 1808 für Württemberg und die Straßenordnung vom 7. 5. 1810 für Baden (nach Kistner, Straßen- und Brückenbau im Lande Baden-Württemberg, S. XVII).

2 Doellinger, VO-Sammlung 16, 575 f.

3 Siehe VO vom 3.7.1819 (Doellinger, a. a. O.).

eindeutig als öffentliche Straßen angesprochen werden können¹.

Das Problem, wer Wegebaulast- und damit Kostenträger der "Übrigen Straßen" sein sollte, war mit dieser Einteilung keineswegs gelöst. Verschiedene Einzelbestimmungen versuchten eine Klärung herbeizuführen. Nach dem Gesetz vom 22. Juli 1819, die Gemeindeumlagen betreffend, dem Gesetz über die Distriktsumlagen vom 11. Sept. 1825, dem "Landrathsgesetz" vom 15. Aug. 1828 und dem Finanzgesetz vom 28. Dez. 1831 bildete sich folgende Neueinteilung der Wege aus²: 1. Staatsstraßen, unter welche die eigentlichen Heerstraßen, die Handelsstraßen und die Verbindungswege der Haupt- und Reichsstädte zu den Kreisstädten fielen; 2. Kreisstraßen³, die die Amtsbezirke verknüpften oder den Handelsverkehr zwischen den Distrikten⁴ aufnahmen; 3. Distriktsstraßen⁵, zu denen die Hauptdistriktsstraßen und die Verbindungen mit anderen Distrikten gehörten; 4. Gemeindewege, die dem Verkehr einer einzelnen Gemeinde dienten. Die Subsumtion der bestehenden Straßen unter die gesetzlichen Klassen sollte die königliche Kreisregierung vornehmen⁶.

1 Die Wegebreite wurde in Bayern inzwischen außerhalb der Ortschaften generell auf 26 Schuh festgesetzt (Straßenpolizeiverordnung vom 16.8.1805 bei Doellinger, VO-Sammlung 13, 784 ff.; ders., Übersicht, S. 281 f.). Nach dieser Bestimmung sollte die Breite alter Straßen belassen werden, was weiterhin verdeutlicht, daß allein die Wegebreite zur Systematisierung der Altstraßen unbrauchbar ist.

2 Siehe bei Doellinger, VO-Sammlung 16, 579 ff.; Weber, VO-Sammlung 3, 14.

3 Die Kreise entsprechen den heutigen Regierungsbezirken.

4 Diese kommen heute den "Kreisen" nahe.

5 Teilweise auch als Bezirksstraßen bezeichnet. Sie sind die Nachfolger der ehemaligen Vizinal- oder Nachbarschaftsstraßen, die in ihrer Bedeutung den heutigen Kreisstraßen entsprechen. Durch das Distriktratsgesetz vom 28.5.1852 rechnen zu ihnen Wege, deren Verkehrsbedeutung über die nachbarliche Verbindung einzelner Gemeinden erheblich hinausgeht (nach Spiess, Straßenwesen, S. 176).

6 Doellinger, a. a. O.

Für die Breite der Wege tauchte in §5 der Verordnung vom 2. Juli 1829¹ die allgemeine Bestimmung des Sachsenspiegels wieder auf: Ein Wagen sollte bequem dem anderen ausweichen können. Aus Kostengründen wurde das Breitenmaß für Vizinalstraßen (Distriktstraßen) mit maximal 16 Fuß, für Kommunikationswege (Gemeindewege) mit 12 Fuß als tauglich erachtet und darauf begrenzt. Auf keinen Fall sollte jedoch die Wegebreite über Bedarf ausgedehnt und stets die spezielle Bedeutung, die Frequenz der Wege und die Beschaffenheit der sie benutzenden Fuhrwerke beachtet werden².

Alle vier angeführten Wegeklassen gingen von öffentlichen Straßen aus. Stillschweigend wurde bei dieser Unterscheidung das Vorhandensein von Privatstraßen vorausgesetzt, deren Rechtsverhältnisse man im Zusammenhang mit den öffentlichen Wegen nicht regelte.

In Deutschland gab es im 19. Jahrhundert im wesentlichen drei Gruppen öffentlicher Straßen: Staatsstraßen, die im Interesse des Gesamtstaates als Chausseen entstanden³; Kreisstraßen, die im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts chausseemäßig als Landstraßen für den geringeren örtlichen Verkehr durch die Kreise ausgebaut wurden und die Gruppe der Gemeindestraßen, denen die überwiegend unbefestigten Wege im Gemeindegebiet angehörten⁴.

Im bayerischen Gesetzentwurf aus dem Jahre 1855⁵, "betreffend die öffentlichen Wege" sollte erstmals der "öffentliche

1 Doellinger, Übersicht, S. 334 ff.

2 VO vom 1.7.1837 (Doellinger, a. a. O., S. 298 f.).

3 Vgl. die Ministerialentschließung (ME) vom 18.2.1835 (Weber, VO-Sammlung 3, 14).

4 Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 9.

5 Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München MJu 10 491.

Weg" definiert werden. Art. 1 sah vor: Ein öffentlicher Weg liegt vor, wenn seine Benutzung niemandem kraft Privatrechts entzogen werden kann. Im Ubrigen übernahm der Entwurf die in Bayern getroffene Verteilung der Wege¹. Privatwege sollten nicht den Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegen². Doch fand die Gesetzesvorlage nicht die Zustimmung der Abgeordnetenversammlung, so daß es bei den überkommenen Rechtsgrundlagen blieb.

Ähnlich wie in Bayern bestimmte die preußische Wegeordnung von 1905³, daß ein Weg dann öffentlich sei, wenn er dem allgemeinen Gebrauch diene und diesem nicht kraft Privatrechts entzogen werden könne⁴. Damit sollte die öffentliche Zweckbestimmung des Weges vor privatrechtlichen Einwirkungen geschützt werden. Wegerechtlicher Gemeindegebrauch bestand danach an den Provinzial-, Kreis- und Gemeindewegen⁵, wobei die Provinzialwege den einstigen und heutigen Staatsstraßen gleichzusetzen sind. Im Ubrigen ist die gegenwärtige Straßeneinteilung erkennbar.

Der "Entwurf eines Gesetzes betreffend das Straßenwesen" von 1906⁶ sowie dessen überarbeitete Fassung ("Entwurf eines Wegegesetzes") von 1911⁷ unternahmen einen erneuten Anlauf, das Recht der bayerischen Straßen und Wege zu ordnen. Öffentlich sollten danach Wege sein, "die zufolge Widmung durch den Staat oder einen Gemeindeverband zum allgemeinen Gebrauche dienen"⁸. Der erstmals in einer Bestimmung auftauchende Begriff der Widmung sollte künftig

1 Art. 3 des Gesetzentwurfs von 1855.

2 Endgültiger Art. 3 des Entwurfs.

3 Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 492.

4 § 2 der preußischen Wegeordnung (WegeO) von 1905.

5 § 14 der preußischen WegeO.

6 Ministerialakte, a. a. O.

7 Ministerialakte, a. a. O., MJu 10 496.

8 Entwurf von 1911.

Voraussetzung für die öffentliche Eigenschaft des Weges sein. Die ständige Sorge um die Baulastkosten bestimmter Straßenarten sollte zu einer Unterscheidung zwischen 1. Staatsstraßen, 2. Distriktstraßen, 3. Gemeindewege, 4. Feldwege und 5. Ortsstraßen¹ führen, zu der es jedoch nicht kam. Zu groß waren für die ablehnenden Abgeordneten die Probleme, rechtsdogmatisch das bayerische Straßen- und Wegerecht zu kodifizieren. Einschließlich der Feldwege² galten danach auch die Ortsstraßen als öffentlich³.

Schwierigkeiten bereitete dagegen immer wieder die rechtliche Einstufung des sogenannten Eisenbahnzufuhrwegs, die Verbindung zwischen öffentlicher Straße und Bahngebäude. Er konnte öffentlich, aber auch Privatweg des Eisenbahnunternehmens und damit Teil der Bahnanlage sein⁴. Da die Eisenbahnverwaltung nur über den Schienenweg verfügte, mußte den öffentlichen Zufuhrweg ein Rechtssubjekt übernehmen, das dem gemeinen Weg vorstehen konnte⁵. Die Übernahme war jederzeit im Aufsichtswege erzwingbar, wenn der Zufuhrweg eine selbständige, losgelöste Verkehrsbedeutung besaß⁶.

In den deutschen Ländern läßt sich zu Beginn dieses Jahrhunderts im wesentlichen die Einordnung der öffentlichen Wege in 1. Staatsstraßen, 2. Straßen höherer Gemeindeverbände und

1 Art. 1 des Entwurfs von 1906, identisch mit Art. 4 der Gesetzesvorlage von 1911.

2 Art. 41 des Entwurfs von 1906.

3 Vgl. auch Art. 1 des "Entwurfs eines Ortsstraßengesetzes" von 1916 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10494).

4 Preußisches Oberverwaltungsgericht (OVG) 10, 216 (Urteil vom 8.5.1884); Germershausen-Seydel I, 20 f.

5 Otto Mayer, Eisenbahn- und Wegerecht, S. 206.

6 Otto Mayer, a. a. O., S. 208; siehe auch die Ausführungen bei Krause, Gemeindegebrauch, S. 10.

3. Gemeindewege erkennen. So unterschied zum Beispiel die ostpreußische Wegeordnung vom 10. Juli 1911 (§§ 14 und 15)¹ zwischen Provinzialstraßen, Kreisstraßen und Gemeindewegen. Auch wenn die Bezeichnung der Straßenarten innerhalb der preußischen Provinzen wechselte, änderte dies nichts am zugrundeliegenden Einteilungssystem. Entsprechend fand in Bayern nach den gescheiterten Wegegesetzen von 1906 und 1911 die Dreiteilung in Staats-, Bezirks-² und Gemeindestraßen statt³. Da nach allgemeiner Rechtsansicht die Öffentlichkeit einer Straße nun von einem hoheitlichen Widmungsakt abhing, war es möglich, daß Staat, Bezirk oder Gemeinde Straßen besaßen, die nicht der Öffentlichkeit gewidmet waren und deshalb als Privatwege angesehen werden müssen⁴.

Mit Einführung der Gemeindeordnung von 1869⁵ wurden die Gemeindestraßen weiter untergliedert in: 1. Gemeindewege, denen die von den Eigentümern ausmärkischer Bezirke kraft öffentlich-rechtlicher Verpflichtung anzulegenden Verbindungswege gleichzusetzen sind⁶, 2. Ortsstraßen und Plätze⁷ und 3. öffentliche Feld- und Waldwege⁸. Diese Aufteilung ist Vorläufer der heutigen Gruppierung: Die Gemeindestraßen, worunter die Gemeindeverbindungsstraßen und die Ortsstraßen fallen und die eigene Gruppe der sonstigen öffentlichen Straßen, denen öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt öffentliche Wege und Eigentümerwege angehören⁹.

1 Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 507.

2 Diese lösten die ehemaligen Kreis- und Distriktsstraßen ab.

3 Siehe v. Seydel-Graßmann-Piloty, Bayerisches Staatsrecht II, 362.

4 Vgl. Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 154 und 157 f.

5 v. Kahr, Bayerische Gemeindeordnung von 1869, S. 365.

6 Siehe auch Art. 28 Abs. 3 und Art. 4 Abs. 2 der Bayerischen Gemeindeordnung von 1927 (Laforet, Gemeindeordnung von 1927).

7 Art. 28 Abs. 4 (Laforet, a. a. O.).

8 Art. 29 (Laforet, a. a. O.).

9 Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BayStrWG.

Da die Gemeindeordnung von 1869 die Bezeichnung öffentlicher Weg nicht verwendet, liegt demnach der Schluß nahe, alle genannten Gemeindestraßen als öffentlich, daß heißt dem allgemeinen Verkehr eröffnet, anzusehen¹. Dagegen spricht die Gemeindeordnung von 1927 ausdrücklich von öffentlichen Feld- und Waldwegen und setzt damit eine formal-rechtliche Widmung zur Erlangung der öffentlichen Wegeeigenschaft voraus².

Bis 1934³ wurden in Bayern aus der Gruppe der Gemeindestraßen weitere Wegeklassen gebildet. Neben die Staats- und Bezirksstraßen traten die Gemeindewege (im Sinne von Gemeindeverbindungsstraßen), die Ortsstraßen, die Feld- und Waldwege sowie die Leinpfade⁴ als öffentliche Verkehrsflächen.

Die Klassenzugehörigkeit ergab sich daraus, wer den Weg dem öffentlichen Verkehr zu welchem Zweck gewidmet hatte. Kein Einteilungskriterium bot die Unterhaltspflicht, die vielmehr aus der Wegeart folgte⁵. Die Aufspaltung der Gemeindewege in weitere Straßenarten setzte sich in den deutschen Ländern nicht fort. So hielt Baden noch 1931⁶ an der ursprünglichen Dreiteilung seiner Verkehrsverbindungen (Landstraßen, Kreisstraßen und Gemeindewege) fest.

Bis auf die Gemeindewege brachte das Gesetz zur einstweiligen Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934⁷ eine reichseinheitliche Klassifizierung für die öffentlichen Straßen und Wege. Die ersten beiden Gruppen, der Kraftfahr-

1 So entschied der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH 36, 207), daß Waldwege und Wege zu gärtnerisch bewirtschafteten Grundstücken grundsätzlich öffentliche Wege seien.

2 Vgl. v. Kahr, Bayerische Gemeindeordnung von 1869, Anm. zu Art. 29; Laforet, Gemeindeordnung von 1927, Anm. zu Art. 29.

3 Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26.3.1934.

4 Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 206.

5 Woerner, a. a. O., S. 207

6 Nach Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 10.

7 Siehe auch die DVO vom 7.12.1934 (bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD).

bahnen (heute Bundesautobahnen) und der Reichsstraßen (heute Bundesstraßen), haben sich bis heute in den Bundesfernstraßen¹ erhalten. Gleiches gilt für die Landstraßen I. Ordnung (heute Staatsstraßen) und die Landstraßen II. Ordnung (heute Kreisstraßen), deren Rangfolge und Einstufung nach der Verkehrsbedeutung geblieben ist².

Unklarheiten bestehen jedoch über die rechtliche Behandlung der öffentlichen Gemeindestraßen in dieser Zeit bis zum Erlaß der Wegegesetze der einzelnen Länder nach dem Zweiten Weltkrieg. Während Bayern von der erwähnten Wegeeinordnung ausgeht, gab es in Deutschland neben den öffentlichen Gemeindeverbindungs- oder Kommunikationsstraßen, den Orts- und den Forststraßen³ noch Feld-, Koppel-, Separationswege-, Interessenten- und Waldwege, die allgemein als Wirtschaftswege Privatstraßencharakter trugen⁴. Bei sich ändernder Verkehrsbedeutung konnten sie jederzeit durch Aufstufung in eine öffentliche Straße umgewandelt werden.

c) Beschränkt-öffentliche Wege

Von beschränkt-öffentlichen Wegen spricht man heute, wenn die Widmung hinsichtlich der Art und Weise des Überwiegenden Nutzungszwecks eingeschränkt ist. Die Beschränkung darf nur objektiv, das heißt nicht von vornherein auf einen bestimmten Per-

1 §1 FStrG.

2 Vgl. im einzelnen zu den sogenannten klassifizierten Straßen im Dritten Reich Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 111; Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 23; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 484; v. Hausen, Wegerecht, Wasserrecht, Jagdrecht, S. 18; Kistner, Straßen- und Brückenbau im Lande Baden-Württemberg, S. XVIII.

3 Schattenmann, a. a. O., S. 112.

4 Vgl. v. Hausen, a. a. O., S. 30.

sonenkreis bezogen sein. Jedem, der in der Lage ist, den beschränkt-öffentlichen Weg nach seiner Zweckbestimmung zu benutzen, steht dieser Weg offen¹.

Nach der Römerherrschaft war der Gebrauch des fränkischen Vizinalwegs (via convicinalis)² erstmals ausschließlich den Gau- oder Markgenossen vorbehalten³. Verstärkte weitreichende Handelsbeziehungen brachten wahrscheinlich eine deutliche Abnutzung und Beschädigung gemeindlicher Wege durch Fremde mit sich. Die relativ autarke bäuerliche Gemeinschaft fand zunächst keinen ausgleichenden Vorteil für diese Benutzung und schloß generell den Fremdgebrauch der von ihr angelegten und unterhaltenen Nachbarwege aus. Das bedeutete eine subjektive Nutzungsbeschränkung auf den Kreis der Gemeindeangehörigen. Rechtsdogmatisch müßte heute der Vizinalweg als Privatweg behandelt werden. Doch besaß der Begriff "öffentlich", d. h. für die Allgemeinheit vorhanden, nicht die Bedeutung, die man ihm heute beimißt. Der Blick für das Staatsganze und damit für das Gemeinwohl über die Gaugrenze hinaus fehlte schon deshalb, da ein Staat moderner Prägung noch nicht existierte⁴. Die freie Gebrauchsmöglichkeit der Vizinalwege für die Gau- oder Markbewohner läßt es zu, diese Wege als beschränkt-öffentliche Wege anzusehen, da dies ihrer tatsächlichen Zweckbestimmung am nächsten kommt.

1 Siehe im einzelnen Prandl/Gillessen, BayStrWG, Anm. 3 zu Art. 53.

2 Lex Bajuvariorum X, 20.

3 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 40.

4 Vgl. Krüger, Staatslehre, S. 9.

Gleichermaßen wird man die mittelalterlichen Gemeindewege als beschränkt-öffentlich einzustufen haben, da sie nicht wie die Königsstraße der Allgemeinheit offen standen. Ausnahmsweise blieb ein Dorfverbindungs- oder Vizinalweg nicht nur den Angehörigen verbundener Dörfer vorbehalten¹. Die Grenze zwischen öffentlichen und nur markgenossenschaftlichen Wegen ist deshalb verrückbar und oft verwischt².

Ausgeprägt markgenossenschaftlichen und damit beschränkt-öffentlichen Charakter trugen dagegen die im Mittelalter entstehenden Gemeindewege, deren Gebrauch hinsichtlich der Benutzungsart und des Benutzungszwecks eingeschränkt war. Als Bau-³, Joch-⁴, Hut-, Trieb-, Brach-, Dung-, Mist-⁵, Kirch-⁶, Leich-⁷, Mühl-⁸, Holz-⁹, Trank-, Gras-, Flucht-, Sack-, Tanz-, Schleif-, Guts-, Schrot-, Heu-, Korn- oder Eselsweg¹⁰ stellen sie beschränkt-öffentliche Wege im eigentlichen Rechtssinn dar. Die Aufzählung dieser Markwege kann bei ihren vielfältigen Namen nur beispielhaft sein. Es muß davon ausgegangen werden, daß die Wege, deren Name nur eine Nutzungsart angibt, auch anderen Zwecken dienten. Ihre Gebrauchsbeschränkung wurde dadurch nicht aufgehoben. Zu sehr waren wirtschaftliche Gesichtspunkte mit dem Genossenschaftswesen verbunden, so daß ihr angegebener Bestimmungszweck stets im Vordergrund blieb. Das drückt

1 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 392.

2 So auch Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 77 und 80.

3 Zum Bebauen des Feldes=Feldwege (Grimm, Weistümer I, 69).

4 Grimm, a. a. O. III, 90.

5 Grimm, a. a. O. III, 69.

6 Grimm, a. a. O. I, 94.

7 Grimm, a. a. O. II, 701.

8 Grimm, a. a. O. VI, 724.

9 Grimm, a. a. O. I, 108.

10 Grimm, a. a. O. I, 119.

sich vor allem in den ländlichen Wegerechtsordnungen aus, bei deren Gestaltung wirtschaftliche Aspekte vorherrschen¹.

So wird die Wegbreite in der Vielzahl der Rechtsquellen auch durch wirtschaftliche Anforderungen an den Weg bestimmt². Oft steht aber auch die Wegbreite in einem einfachen Zahlenverhältnis zu einer größeren öffentlichen Straße: So sind zum Beispiel für den "likweg" sechs, den "Kerkweg" zwölf, den "jockweg" sechzehn und die "herstrate" zweiunddreißig Fuß Breite vorgesehen³. Dagegen setzt der Schwabenspiegel für jeden Wagenweg sechzehn Fuß als Breite fest⁴.

Zu den beschränkt-öffentlichen Wegen sind auch die "Nachbarlichen Wege" des Bayerischen Landrechts von 1616 zu zählen. Außer den öffentlichen "Ehehaften Wagenwegen" dienten sie entweder allen Einzelbewohnern oder der Gemeinde als solcher⁵, womit die Nutzungsberechtigten subjektiv eingegrenzt wurden.

Eine Wende zeichnete sich indessen bei der Behandlung der Gemeindeverbindungswege ab, deren allgemeinen Gebrauch man inzwischen größtenteils anerkannte⁶. Das Bayerische Landrecht von 1756 erklärte sie grundsätzlich zu öffentlichen Straßen, während die Wirtschaftswege (Holz- und Feldwege) privatstraßenrechtlichen Charakter annahmen⁷.

In der Folgezeit änderte sich gleichfalls die subjektive Benutzungsbeschränkung der innerörtlichen Straßen zugunsten

1 Siehe dazu die eingehenden Untersuchungen bei Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 417.

2 Einzelbeispiele bei Bader, a. a. O., S. 418 f.

3 Grimm, Rechtsaltertümer, S. 552.

4 Schwabenspiegel Art. 181.

5 Vgl. v. Schmid, Kommentar zum Landrecht von 1616, LR XXV. Tit., Art. 7 Anm. 8.

6 So Zedler, Großes Universal-Lexikon XVI, 568. Siehe auch die Ausführungen auf S. 164.

7 v. Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.2.

einer allgemeinen Zugänglichkeit. Auch bei den Feld- und Waldwegen setzte sich die Erkenntnis durch, daß sie von jedermann benutzbar seien¹.

Trotz mangelnder Rechtsquellen kann vermutet werden, daß es in Bayern und in anderen deutschen Ländern bis in die heutige Zeit stets beschränkt-öffentliche Wege gab, die als Bau- oder Wirtschaftswege, Fuß-, Radfahr- oder Reitwege nur die betreffende Nutzung gestatteten².

d) Eigentümerge

Anders als bei den beschränkt-öffentlichen Wegen hing die Entstehung von Eigentümerge von der ursprünglich unbekannten Möglichkeit ab, privates Eigentum an Grund und Boden zu erwerben. Privatstraßen, das heißt die im Eigentum eines Dritten stehenden und nur kraft dessen Zustimmung benutzbaren Wege³, waren deshalb in ältester Zeit in Deutschland unbekannt.

Eine Ausnahme bildete das römische Wegerecht, dem schon zur Zeit römischer Herrschaft in Süddeutschland privates Bodeneigentum und entsprechend Privatstraßen geläufig waren. Danach

¹ Vgl. das Gesetz, die Gemeindeumlagen betreffend vom 22.7.1819; Art. 3 des Gesetzentwurfs von 1855; Art. 41 des Entwurfs von 1906; Art. 4 und Art. 36 des Entwurfs von 1911; Art. 1 des Entwurfs eines Ortsstraßengesetzes von 1916 (siehe die jeweiligen Gesetzesfundstellen im Unterpunkt "Öffentliche Wege"). Entgegen der bayerischen Rechtsansicht bestimmt vergleichsweise die preußische WegeO von 1905 (MJu 10 492) in §3, daß die öffentliche Aufsicht über Koppel-, Feld-, Holzwege keine öffentliche Wegeeigenschaft begründet. Siehe zur Öffentlichkeit der Ortsstraßen auch das preußische Fluchtliniengesetz vom 25.7.1875 (nach Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 32); Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 573; Überreiter, a. a. O., S. 35 f.; Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 8.

² Kormann, a. a. O., S. 9; Deutscher Rechtsspiegel, S. 945

³ Vgl. Prandl/Gillessen, BayStrWG, Anm. 4 zu Art. 53.

lag ein Privatweg vor, wenn er über privates Grundeigentum führte und die Benutzung außer dem Eigentümer niemand beanspruchen konnte. Nur eine Benutzungserlaubnis oder eine Wegerechtigkeit (*servitus itineris, actus, viae*) begründete für den Nichteigentümer ein Nutzungsrecht¹. Daß es in Süddeutschland römische Privatstraßen gab, läßt sich ebensowenig feststellen wie ein Einfluß römischen Wegerechts auf das bayerische Volksrecht.

So kannte das bayerische Recht auch in fränkischer Zeit keine Eigentümerwege. Obwohl in dieser Epoche in Deutschland privates Grundeigentum auftrat, blieben Dorf- und Triebwege sowie Fußpfade² dem verfassungsrechtlichen Zugriff des einzelnen entzogen. Zu stark waren die Markwege mit der Vorstellung verhaftet, daß sie gemeinnützig und deshalb Bestandteil des Allmendlands³ waren.

Erst mit der weiteren Ausformung von Grundherrschaften, Einzelhöfen und zusammenhängenden Fluren, traten im Mittelalter Wege auf, die im besonderen Interesse eines einzelnen wirtschaftlichen Anwesens standen. Das fehlende Allgemeininteresse überließ dem Eigentümer nun Bau und Unterhalt dieser Wege sowie das Recht, die Benutzbarkeit für andere zu regeln⁴.

In den aufkommenden Städten (1150-1250) findet man Privatwege bereits völlig ausgebildet. Zahllose Urkunden berichten über Tausch und Verkauf von Wegen sowie der Bestellung von

1 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 7.

2 Lex Baiuvariorum X, 20 und 21.

3 Vgl. Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 138; Schelcher, Der öffentliche Weg und seine Bedeutung für das öffentliche und Privatrecht, S. 6; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 42.

4 Siehe zur Benutzungsgestattung "in omicitia et licentia eorum, per quorum agros" (Gengler, Privatrecht, S. 85).

Wegegerechtigkeiten¹.

Ohne rechtliche Definition führt der Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1616 die Feldwege als Privatstraßen an². Das bedeutete, daß Bau- oder Wirtschaftswege als gemeinschaftliche Eigentümergebilde entstanden und an Bedeutung gewannen.

Das Bayerische Landrecht von 1756 zählt folgerichtig zu den *viae privatae* neben den Feldwegen auch die Holzwege³ (Waldwege), denn auch sie boten nur bestimmten Privaten Vorteil⁴. Auch wenn diese Wege mitunter dem allgemeinen Verkehr tatsächlich freigegeben waren, wurden sie dadurch nicht zu öffentlichen Wegen im Rechtssinne⁵, sondern blieben den Normen des bürgerlichen Rechts unterworfen⁶. Keinen Unterschied machte es dabei, daß der Weg sich im Eigentum einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft befand⁷, eine Auffassung, die sich bis heute erhielt.

2. Der Sachbegriff von Straßen und Wegen

Die Bezeichnung "Weg" bedeutet im weitesten Sinn einen bestimmten Teil der Erdoberfläche⁸, die dem menschlichen Ver-

1 Mit Nachweisen bei Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 55 und 93 f.

2 v. Schmid, Kommentar zum Bayerischen Landrecht, LR XXV. Tit., Anm. 8 zu Art. 7.

3 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.2.

4 Sogenannte Interessentenwege (Krause, Gemeindegebrauch, S. 9).

5 Vgl. zur heute gleichen rechtlichen Ansicht Prandl/Gillessen, BayStrWG Anm. 4 zu Art. 53.

6 Vgl. Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 196; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 4; v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 2.

7 Bauer, a. a. O., S. 3.

8 Auch als Grundstück bezeichnet (siehe Woerner, a. a. O., S. 194).

kehr tatsächlich zu dienen bestimmt ist¹. Das aus dem germanischen stammende Wort "weg", althochdeutsch "wec", leitet sich aus "wegziehen" und "wegfahren" ab und ist in "bewegen" und "Wagen" enthalten². Ein Weg muß weder befestigt sein, noch dem öffentlichen Wegenetz angehören, sondern kann auch die durch häufigen Gebrauch festgewordene Verkehrsfläche darstellen. Belanglos ist, ob der Weg über den Erdboden, im Erdinneren (Tunnel), über Eisflächen oder über Wasser führt, denn Brücken und Stege sind feste Bestandteile des Weges. Sie teilen deshalb auch sein rechtliches Schicksal³. Entscheidend bleibt stets die Zweckbestimmung des Weges zum menschlichen Verkehr⁴.

Lediglich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten besteht ein Unterschied zwischen Straße und Weg⁵. Das Wort "Straße" geht auf das lateinische "strata", die mit Platten belegte, gerade, langstreckige und dauerhafte Römerstraße zurück. Wenn auch anfänglich nur mit einfachsten Mitteln hergestellt und befestigt, ist darunter stets ein Kunstbau zu verstehen, der mindestens zwei Ansiedlungen verbindet⁶. Wie bei den Römerstraßen verstand man später in Deutschland unter "Straße" stets einen "Fernweg". Für den natürlichen Wegebegriff, aber auch in rechtlicher Hinsicht, ist eine Trennung zwischen Straße und Weg ohne Belang.

1 Vgl. Loening, Lehrbuch des Verwaltungsrechts, S. 564; Kühne, Das preußische Wegerecht, S. 468; Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 5; Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 1; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 349.

2 Reallexikon der Germanischen Altertumskunde IV, 390 ff.; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 1; Speck, Der Kunststraßenbau, S. 1; ders., Anachronismen, S. 283.

3 Vgl. Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 195; Körner, Studien zum Recht der öffentlichen Wege, S. 3 f.

4 Vgl. Maunz, Hauptprobleme, S. 4.

5 Vgl. Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen, S. 367.

6 Speck, Der Kunststraßenbau, S. 1; ders., Anachronismen, S. 283; Weigel, Altstraßenforschung, S. 144.

Den Weg als solchen versuchen erst neuzeitliche Rechtsordnungen zu definieren. Nach dem Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1756 besteht der Weg aus "einer gewissen Portion Erden, welche zur Passage bestimmt ist und entweder durch eigene oder fremde Gründe geht"¹. Unter "weeg" versteht LÜder (1779) jeden "Strich Land..., Über den jedermann auf seinem oder eines anderen Eigentum zu Vollendung seiner vorhabenden Geschäfte mit oder ohne Hülfe der Viehes anderwärtshin zu begehen, das Recht oder die Erlaubnis hat"². Greger meint (1838), daß stets dann ein Weg vorliege, wenn er "zum möglichst sicheren und bequemen Fortkommen... hergerichtet ist"³. Die heutigen Wegegesetze lassen dieses Problem außer acht.

Im Gegensatz dazu sind die Bestandteile der Straße, die zur Vollendung der Sache dienen⁴, wie Straßenkörper, Brücken, Tunnel, Gräben, Dämme und dergleichen sowie der Luftraum darüber⁵, heute normiert. Ebenso wird das Zubehör⁶ der Straße, zum Beispiel jegliche Verkehrsanlagen und die Bepflanzung, rechtlich erfaßt⁷. Zubehör sind all jene Sachen, die, ohne ihre wirtschaftliche Selbständigkeit zu verlieren, der Hauptsache zur Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Bestimmung hinzugefügt sind⁸. Die Begriffe Be-

1 v. Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.1.

2 v. LÜder, Straßenbau, S. 3 f.

3 Greger, Fahrwegbauten, S. 10.

4 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 364 f.; Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 572 Anm. 2.

5 Siehe im Übrigen die beispielhafte Aufzählung in Art. 2 Nr. 1 und 2 BayStrWG; ferner § 1 Abs. 4 Nr. 1 und 2 FStrG.

6 Im älteren Recht auch als Zubehörung bezeichnet.

7 Art. 2 Nr. 3 BayStrWG; § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG.

8 v. Kahr, a. a. O.; Loening, a. a. O.; Deutscher Rechtsspiegel, S. 945. Siehe die Beispiele für das Zubehör bei v. Hausen, Wegerecht, Wasserrecht, Jagdrecht, S. 12. Der Zubehörbegriff ist im Wegerecht öffentlich-rechtlich auszulegen und deshalb nicht immer mit der Legaldefinition des §97 BGB identisch.

standteil und Zubehör der Straße wurden jedoch bis ins 19. Jahrhundert rechtlich nicht unterschieden und beliebig gebraucht.

Die Polizeiverordnung des Herzogtums Berg vom 10. Okt. 1554 verwendete den Begriff Zubehör und faßte darunter Gräben, Stege, Wasserdurchlässe und Brücken zusammen¹.

Seit der örtlichen Einführung des Stangenrechts² gehörte immanent auch der Luftraum über dem Wegekörper zur Straße. Der Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1616 forderte entsprechend: Piquen muß man aufrecht durch die Straßen tragen können³.

Seit dem 19. Jahrhundert wurden die Fußsteige rechtlich zu Bestandteilen des Weges erklärt⁴.

Das Hannoversche Wegegesetz vom 28. Juli 1851 zählte alle Sachen zu den Bestandteilen (bzw. zum Zubehör) der Straße, die der Vollständigkeit, dem Schutz und der Sicherung der Wegeanlage oder der Beseitigung von Verkehrsstörungen dienen. Auch Wegehäuser und Schlagbäume gehörten dazu. Zu weit gefaßt dürfte aus heutiger Sicht die Ausdehnung auf Wegebaumateriallagerplätze und Baumschulen für Alleeebäume sein⁵.

1 Nach Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 484.

2 Siehe dazu die Ausführungen über das mittelalterliche Wegerecht im Ersten Abschnitt (S. 76).

3 v. Schmid, Kommentar zum Landrecht von 1616, LR XXV. Tit., Anm. 6 und 7 zu Art. 7. Siehe auch die VO vom 15.6.1804 (Doellinger, VO-Sammlung 13, 792) und das Reichstelegraphenwegegesetz vom 18.12.1899, das den Luftraum reichseinheitlich als Straßenbestandteil nennt (bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 416 ff.).

4 VO vom 2.7.1829 und VO vom 7.1.1845 (Doellinger, Übersicht, S. 334 und ders., VO-Sammlung 31, 218 ff.); ME vom 20.8.1872 (Karl Weber, VO-Sammlung 9, 509 ff.).

5 Nach Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 54. Siehe auch §2 des sächsischen Wegebaugesetzes von 1870 (Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 9 f.).

Ähnlich definierte die preußische Wegeordnung von 1905 das Zubehör der Straße und führte im besonderen neben Furten auch Führen über die nichtschiffbaren Teile von Gewässern an¹.

Erst der Kommentar zur Bayerischen Gemeindeordnung von 1869 grenzt begrifflich Zubehör und Bestandteile des Weges ab. Unter Zubehör und Bestandteil des Weges fielen - im wesentlichen in den anderen deutschen Ländern gleich - die angeführten unmittelbar mit der Straße zusammenhängenden Anlagen und Einrichtungen. Ausgeklammert sollten die Verbindungswege von der Straße zu den anliegenden Grundstücken sowie die Allee-bäume sein².

3. Der Rechtsstatus von Straßen und Wegen

Im Sinne der theoretischen Nationalökonomie wird die Straße als ein langlebiges Gebrauchs- und Kollektivgut bezeichnet³. Damit ist noch nichts über ihre rechtliche Natur ausgesagt. Wie jede Sache im Gemeingebrauch, so stehen auch Straßen und Wege in irgendeines Vermögen⁴.

a) Die Stellung des Weges im privaten Sachenrecht

aa) Das Wegeigentum

Nach der neuen, vom Bundesverfassungsgericht bestätigten Meinung, können öffentliche Straßen und Wege, wenn sie der

1 Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 492.

2 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 364; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 203.

3 Adamek, Straßen, S. 213 und 216.

4 Salzwedel, Wege- und Verkehrsrecht, S. 477.

widmungszuständigen Körperschaft gehören, in deren öffentlichem Eigentum stehen¹. Solange öffentliches Eigentum besteht, unterliegen die Verkehrsflächen hoheitlicher Sachherrschaft **und sind dem Rechtsverkehr, bei Ausschluß jeglichen bürgerlichen Rechts, entzogen**².

Wenn man wie Otto Mayer annimmt³, daß bereits der römische Staat ein öffentlich-rechtliches Eigentum an öffentlichen Sachen im Sinne der neueren Verwaltungsrechtslehre innegehabt habe, so gilt zu bedenken, daß sich das nach außen darstellende Eigentumsverhältnis als natürliche Folge des Fehlens jeder Rechtssubjektivität auf privat-rechtlichem Gebiet erklärt. Frühestens mit dem Auftauchen des Begriffs der juristischen Person konnte der römische Staat als Privatrechtssubjekt in Erscheinung treten und danach aber allenfalls Träger privaten Wegeeigentums sein. Ein Staat moderner Prägung bildete sich erst im 19. Jahrhundert aus⁴. Bis zur Entwicklung dieser politischen Organisationsform stellen sich die Herrschaftsgefüge der vorhergehenden Jahrhunderte nicht als "Staat" dar. Die Gewaltenträger waren innerstaatlich nicht souverän, da sie von keinem unabhängigen Organ kontrolliert wurden. So verkörpern die früheren Machtformen eine Summe privater Beziehungen und damit eine "Gesellschaft"⁵ oder "personenrechtliche Gemeinschaft"⁶. Ein Rechtssubjekt des öffentlichen Rechts, das die Sachherrschaft über öffentliches Eigentum innegehabt hätte, konnte es demnach bis in neueste Zeit nicht geben.

1 BVerfG, Beschluß vom 10.3.1976 zu §4 des Hamburgischen Wegegesetzes vom 4.4.1961 (GVBl. S. 117), in: BayVBl. 1976, 559 ff.

2 §4 Abs. 1 Hamburgisches Wegegesetz.

3 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 76.

4 Krüger, Allgemeine Staatslehre, S. 9.

5 Brunner, Land und Herrschaft, S. 158 und 163.

6 Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 20.

Im römischen Recht unterlagen die öffentlichen Straßen und Wege jedoch nicht der privatrechtlichen Eigentumsordnung, sondern sie wurden als *res extra commercium* angesehen. Damit gab es an ihnen kein *privates Eigentum*. Wie die anderen öffentlichen Sachen auch, waren die öffentlichen Straßen und Wege im römischen Recht *res populi* und stellten eine Art genossenschaftlichen Gesamteigentums dar. Erst als sich der römische Staat allmählich als Träger des Allgemeinwillens herausgebildet hatte, wurde dieses Eigentum zum Staatseigentum des zu einer rechtlichen Einheit zusammengefaßten *populus romanus*. Dieses Eigentum war kein zivilistisches, vielmehr ein vom Privateigentum zu scheidendes besonderes Eigentum¹.

Ähnlich entwickelten sich in Deutschland die Eigentumsverhältnisse an den nicht öffentlichen Gemeindewegen. Das Eigentum an Grund und Boden erschien zunächst kollektiv. In ältester Zeit stand es den Sippen oder den Genossen eines größeren Verbandes zu. Straßen und Wege waren zunächst Bestandteil der Allmende² und damit Volksgut, welches sich im Gemeinnutzen aller Dorf-, Gau- oder Markgenossen befand. Erst mit der Ausscheidung einzelner Grundstücke aus dem Allmendland bildeten sich allmählich Sondereigentum und private Eigentumsrechte³. Danach konnten

1 Vgl. v. Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht III, 54; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 50; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 7 f.

2 Auch als Allmandgüter oder Allmuthen bezeichnet.

3 Vgl. v. Amira, Germanisches Recht II, 89; Gengler, Privatrecht, S. 276 ff.; v. Maurer, Markenverfassung, S. 31, 35, 63 ff., 364 f.; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 25 und 74; Baumeister, a. a. O., S. 8; Bader, Dorfgenossenschaft, S. 15, 124 f., 173 ff.; Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 15 f.; Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 138; Quitzmann, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren, S. 108 und 141; Schelcher, Der öffentliche Weg und seine Bedeutung für das öffentliche und das Privatrecht, S. 6; v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte V, § 92.

Grundherren oder Gemeinden privatrechtliche Eigentümer von Wegeflächen werden. Wann diese Rechtswandlung einsetzte, läßt sich nicht genau feststellen.

Bis tief in das Mittelalter reichte zunächst noch die archaische Stufe rechtlicher Gestaltung der Sachherrschaft. Sie geht auf Nutzung, nicht auf ein absolutes Recht an der Sache. Forscht man danach, wem die Sache "gehört", so hat man danach zu fragen: "Wer hat die Sache zu nutzen?"¹. Dabei schlägt die dogmatische Konstruktion des germanischen Eigentumsbegriffs fehl, die ein "Obereigentum" des mittelbar Berechtigten und ein "Untereigentum" des unmittelbar Nutzenden annimmt; denn das Eigentum als absolutes Vollrecht kennt kein oben und unten. Ebenso versagt aber auch das Streben nach einem abstrakt gedachten Gesamteigentum der Genossenschaft. Bei Mangel an abstrakten Denkformen hat diese sich nie danach gefragt, ob sie "Eigentümer" der Allmende sei, sondern nur um deren Nutzung gerungen.²

Die mittelalterlichen Rechtsbücher geben keinen Aufschluß über die rechtliche Behandlung des Wegeeigentums. Dem Sachsenspiegel sind die Worte "Eigentümer" oder "Besitzer" noch völlig fremd³.

Das Burgfriedensrecht der Stadt München aus dem Jahre 1460 bestimmte, daß alle Güter, die sich nicht im besonderen Eigentum eines einzelnen befinden, der Stadtgemeinde "zugehören, und sohin Gemeindegründe sind"⁴. Danach gab es privates Grundeigentum Dritter, doch blieb die Frage offen, wie das Gemeindegut, zu dem auch die Wege gehörten, eigentumsrechtlich gestaltet war.

Das Gemeindeedikt vom 24. Sept. 1808⁵ behielt im wesentlichen

1 Bader, Dorfgenossenschaft, S. 11.

2 Ähnlich Bader, a. a. O.

3 So Merk, Rechtssprache, S. 18.

4 v. Weber, Provinzial- und Statutarrechte V, § 3.

5 v. Dollmann, Staatsverfassung und Staatsverwaltung III, 174; Doellinger, Übersicht, S. 356.

diese Regelung bei¹. Im Jahre 1870 erschien in der Literatur die These, daß die Gemeinde auf Grund ihrer privatrechtlichen Rechtsfähigkeit Inhaberin des Areals der Gemeindewege sei².

Die seit der ältesten Zeit öffentliche Land- und Heerstraße war ebenso wie der Allmendweg der allgemeinen Rechtsordnung des Grundeigentums unterstellt.

Auf Grund mangelnder Rechtsquellen kann vermutet werden, daß die Gau- oder Markgenossenschaften jeweils in ihrem Gebiet die Sachherrschaft über die Durchgangsstraßen ausübten.

Obwohl der König in fränkischer Zeit kraft seines Bannrechts³ die Trägerschaft der großen Verkehrsadern übernahm, geben die Gesetze der Bayern⁴ für die Annahme hoheitlicher Eigentumsvorbehalte am Wegegrundstück keinerlei Anlaß⁵.

Im Mittelalter gewann die Erkenntnis immer mehr an Bedeutung, daß das Eigentum am öffentlichen Weg dem König und dann auch dem Reich zustand⁶.

1 "Zu dem Gemeindegute der ersten Gattung werden gerechnet: ...die notwendigen ... öffentlichen Wege..."; siehe auch v. Rönne Preußisches Wegerecht, S. 2.

2 Nach Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 114. Siehe die gleiche Regelung im Herzogtum Berg bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 505.

3 Siehe im einzelnen Mitteis, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 46.

4 Lex Baiuvariorum (8. Jh.).

5 Vgl. dazu die Ausführungen bei v. Panzer, Landständische Rechte, S. 251.

6 v. Gierke, Deutsches Privatrecht, S. 29.

Der König, der die Rechtsnachfolge des germanischen Volklands antrat, nahm schließlich dieses Eigentum als Inhaber der höchsten öffentlichen Gewalt für sich in Anspruch¹. Diese Wandlung kommt vor allem in den variierenden Bezeichnungen für "via regia" in den Rechtsquellen zum Ausdruck².

Daneben trat allmählich die Auffassung vom unmittelbaren Straßeneigentum des Reichs³. Auf der einen Seite stand nun das Königsgut und auf der anderen das Eigentum am Reichsgut, das man zwar noch dem jeweiligen Herrscher im Reich zuschrieb, der es aber nur repräsentativ verwaltete⁴. Diese neue Auffassung brachte Ausdrücke wie "viae et stratae imperii"⁵ oder Reichsstraße für Königsstraße und ähnliche Wortverbindungen hervor⁶.

Die zum Königs- oder Reichsgut zählenden öffentlichen Straßen wurden im weiteren Sinne als im Eigentum des Reiches stehender Grundbesitz angesehen. Im engeren Sinne müssen jedoch die dem Gemeingebruch unterworfenen Flächen neben das fiskalisch genutzte Vermögen, das Reichskirchengut und das Reichslehns⁷gut als eigene Vermögensmasse gestellt werden. Seit dem 12. Jahrhundert ging dann in Bayern das Straßeneigentum auf die Landesherren über⁸.

Erst neuzeitliche Rechtsordnungen beschäftigten sich mit dem "dominium in publicum". Dabei ging man davon aus, daß die Sachen im Gemeingebruch - wie sie die Landstraßen darstellen -

1 v. Gierke, Deutsches Privatrecht, S. 29; v. Amira, Germanisches Recht, S. 89 f.

2 Sachsenspiegel I, 53 §1; II, 59 §3; II, 66 §1; Schwabenspiegel L 221 und 248.

3 v. Gierke, a. a. O.

4 v. Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht II, 569 ff.; Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte I, 267 ff.

5 Mon. Germ. Hist. Const. III, Nr. 302 (1273).

6 Vgl. die Quellen bei Häberle, Über Königsstraßen in der Rheinpfalz, S. 87.

7 Siehe die Einteilung bei Conrad, a. a. O.

8 Vgl. Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 398; Bosl, Bayerische Geschichte, S. 92 f.

dem politischen Herrschaftsgefüge unmittelbar zustanden¹. Dieses zivilrechtlich einzustufende Eigentum an öffentlichen Straßen sollte mehr als das Privateigentum des anderen geachtet werden², da es als Staatseigentum besonderer Art dem allgemeinen Nutzen diene³.

Während sich im 19. Jahrhundert gemeinrechtlich die Meinung ausbildete, daß an diesen Sachen nur ein Staatshoheitsrecht begründet wird, erkannte Bayern im Bayerischen Landrecht von 1756 ein staatliches Eigentumsrecht gesetzlich an⁴.

Mit dem Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (§3) und dem Runderlaß des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen vom 6. November 1935⁵ wurde reichseinheitlich ein zivilrechtliches Eigentum des Staates und der Länder an den klassifizierten Straßen normiert. Ausnahmsweise konnte aber auch ein privater Dritter Eigentümer des Wegekörpers sein. In diesem Fall übte der Straßenbaulastträger während der öffentlichen Sacheigenschaft die Rechte und Pflichten des Eigentümers aus⁶.

1 Siehe die Polizeiordnung des Herzogtums Berg vom 10.10.1554, die den Wegekörper als Staatseigentum behandelt (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 518); Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.2 §2; so auch §21 II 14 ALR, der die Landstraßen als "gemeinsames Eigentum des Staates" bezeichnet (nach Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 17). Ebenso preuß. Wegeordnung von 1905 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJU 10 492).

2 VO vom 16.8.1805 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 784 ff.).

3 Poezl, Verfassungsrecht, § 177 Nr. 2.

4 Roth, Bayerisches Civilrecht II, 28; Bay. OBLGZ 7, 53; vgl. in diesem Zusammenhang für die gemeinrechtliche Entwicklung die ausführlichen Rechtsgutachten im sog. Baseler Schanzenprozeß 1861-62 (bei His, Eine Historische Staatsteilung, S. 83 ff.).

5 Nach Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 118.

6 Vgl. §2 Abs.2 FStrG; §6 Abs. 1 und 2 Musterentwurf für ein Straßengesetz der Länder; Art. 6 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 1 BayStrWG.

Das privatrechtliche Straßeneigentum des Reichs und der Länder ging nach dem Zweiten Weltkrieg unbeschadet seiner Rechtsnatur auf die entsprechenden Nachfolgeorganisationen über¹. Die höchstrichterliche Anerkennung des öffentlichen Wegeeigentums änderte an der Vermögensträgerschaft nichts.

bb) Die Möglichkeit sachenrechtlicher Verfügungen über Straßen und Wege

Das öffentliche Wegeeigentum ist dem Rechtsverkehr entzogen, d. h. sachenrechtliche Verfügungen über Straßen und Wege werden damit heute ausgeschlossen².

In fränkischer Zeit konnte der Flurweg gewöhnliches Tauschobjekt³ sein⁴.

Seit Beginn des Mittelalters stand die Tatsache der Gemeinnutzung über der Frage des Eigentums am Wegegrund. Der Flurweg war Teil der Allmende. Sachenrechtliche Verfügungen wurden damit unmöglich⁵. Nach der Zeit der Städtegründungen (1150-1250) siegte jedoch die Freiheit, über Allmendgrundstücke durch Verkäufe zu verfügen⁶.

Aber auch die öffentlichen Wege konnten Gegenstand der Veräußerung, Belehnung und Verpfändung sein. Dies beweisen, entgegen der von Heusler begründeten und seither herrschenden Theorie⁷

1 Siehe § 1 Abs. 2 des Gesetzes Nr. 115 über die Straßenbaulast in Bayern vom 12.4.1948 (GVBl. 1948, 61 f.); Art. 90 Abs. 1 GG; Art. 11 Abs. 1 BayStrWG.

2 Siehe BVerfG, Beschluß vom 10.3.1976 (BayVBl. 1976, 560).

3 Z. B. gegen ein Feldgrundstück.

4 Vgl. z. B. Tradit. des Hochstifts Freising I, 663, 717, 859 ff., 875 ff.; II, 484, 1085 (nach Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 397).

5 Vgl. Bader, a. a. O.

6 Mit Nachweisen Gengler, Privatrecht, S. 281.

7 Fundstellen bei Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung S. 30 und 32

von der "res extra commercium"¹ des mittelalterlichen Sachenrechts, mehrere Quellenfunde, die die Übereignung öffentlicher Wege bezeugen. So spricht das "jus prothomiscos"² vom Verkauf öffentlicher Wege. Eine Urkunde aus dem Jahre 1234 bescheinigt den Verkauf einer Landstraße auf dem Zürichberg³. 1294 gab Heinrich Graf von Gleichenstein einen öffentlichen Weg dem Kloster Amrode "zu eigen"⁴.

Das Bayerische Landrecht von 1616 läßt die Veräußerung öffentlicher Straßen, welche "im Eigentum aller stehen" ausdrücklich zu. Dieses Recht gehörte allein dem Fürsten⁵.

Die Streitfrage schien sich in Bayern zwischen der Meinung vom "ganz unveräußerlichen Wegeeigentum"⁶ und der von der Rechtsfähigkeit der im Privateigentum einer öffentlichen Körperschaft stehenden öffentlichen Wege zu bewegen⁷.

1 D. h. Unanwendbarkeit der Rechtsinstitute Eigentum und Gewere auf das Wegegrundstück und seiner daraus folgenden Unfähigkeit am privaten Rechtsverkehr in dessen Rechtsformen teilzunehmen.

2 Mon. Germ. Leg. II, 333 (das Gesetz ist zeitlich nicht genau bekannt) (nach Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 48).

3 Bei Gasner, a. a. O., S. 80.

4 Gasner, a. a. O., S. 94 mit weiteren Beispielen. Siehe auch den Verkauf einer "freien Königsstraße" im Jahre 1350 (bei Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 32 ff.).

5 v. Schmid, Kommentar zum Landrecht von 1616, LR XXV. Tit., 7. Art., Anm. 5. Allgemein wird die Veräußerlichkeit öffentlicher Wege unter Wahrung ihrer öffentlichen Qualität durch das preuß. Dotationsgesetz vom 8.7.1875 ausdrücklich anerkannt (nach Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 480).

6 So das bay. Gemeinde-Edikt vom 17.5.1818.

7 Siehe im Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1756, der den öffentlichen Weg wie die herrschende Lehre dieser Epoche keinesfalls als "res nullius", sondern als privatrechtsfähig annimmt (Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.1 §5 n.6); so auch Bay.ObLGZ 7, 53; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 361. Das bedeutet, daß z. B. die Gemeinde kraft ihrer privatrechtlichen Rechtsfähigkeit den Wegegrund erwirbt, veräußert und belastet (Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 114); vgl. auch Roth, Bayerisches Zivilrecht I, 216.

Gemeinrechtlich entwickelte sich indessen der Grundsatz von der hoheitlichen Sachherrschaft an den öffentlichen Wegen, die keine Eigentümerstellung des Herrschaftsträgers beinhaltete. Dadurch waren die öffentlichen Straßen und Wege außerhalb des rechtlichen Verkehrs (*extra commercium*)¹.

Entgegen der ehemals herrschenden Lehre forderte Otto Mayer bereits 1924 eine andere Behandlung der öffentlichen Straße: Solange die Sache in den Dienst des öffentlichen Zwecks gestellt sei, mußten alle aus dem Eigentum entstandenen Beziehungen und damit auch die Form von Verfügungen dem öffentlichen Recht angepaßt werden. Nichts könnte während der Zweckbestimmung privatrechtlich sein².

Nachdem die allgemeine Entwicklung der Ansicht Otto Mayers nicht folgte und gemeinrechtlich das Straßeneigentum einem privaten Rechtsträger³ zuordnete, war jegliche Verfügung über die Verkehrsfläche denkbar, sofern der öffentliche Zweck nicht entgegenstand⁴.

Dies konnte jedoch nur solange geschehen bis das öffentliche Element der Gemeinnutzung - ähnlich wie beim Allmendweg - wieder in den Vordergrund trat und entsprechend der eigentlichen Funktion der Wege zur Annahme eines öffentlichen Wegeigentums führte.

1 Siehe dazu die Erörterungen zur Teilung in Baselland und Basel Stadt in den Jahren 1833-35 bei His, Eine Historische Staats-
teilung, S. 83 ff.

2 Vgl. Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 73 ff.

3 Der öffentlichen Körperschaft oder einem privaten Dritten.

4 Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 118; Peters, Lehr-
buch der Verwaltung, S. 484; Bartlsperger, BK, Art. 90 GG,
Rdnr. 35; vgl. auch Art. 6 Abs. 5 BayStrWG.

b) Die Stellung des Weges im öffentlichen Sachenrecht

Von jeher war der Gebrauch der öffentlichen Straße mit dem Gedanken ihrer natürlichen Bestimmung für die Allgemeinheit verbunden. Das rückte sie schon frühzeitig in den Bereich öffentlicher Rechtsvorschriften.

aa) Straßen und Wege als öffentliche Sachen

Wie andere öffentliche¹ Sachen² im Gemeingebrauch, so wurden die öffentlichen Straßen und Wege seit dem Mittelalter als öffentliche Sachen behandelt. Ihrer Bedeutung und ihrem Zweck entsprechend, erfolgten erdenklich viele Versuche in Rechtsprechung, Gesetzgebung und Literatur, sie dogmatisch in ein öffentliches Rechtssystem zu kleiden.

Nach höchstgerichtlicher Ansicht können öffentliche Straßen in öffentlichem Eigentum mit ausschließlicher Geltung öffentlichen Rechts stehen³. Soweit hier von dem herkömmlichen Eigentumsbegriff ausgegangen wird, würde dies eine Anlehnung an das frühere genossenschaftliche Wegeeigentum (Allmende) bedeuten. Da nicht das Eigentum der öffentlichen Straßen, sondern deren Benutzungsfunktion im Vordergrund steht, die die Darreichung der öffentlichen Straße als eine Verwaltungsleistung erscheinen läßt, ist hier richtigerweise von einem öffentlichrechtlichen "Leistungsstatus" zu sprechen⁴, den das Wegegrundstück einnimmt.

Grundsätzlich unterlag ein Grundstück in irgendeiner Rechtsbeziehung stets dem öffentlichen Recht⁵. So erforderte schon der

1 Vgl. zur Entstehung und dem heutigen Inhalt des Begriffs "öffentlich" bei Martens, Öffentlich als Rechtsbegriff, S. 22 ff.

2 Der Sachbegriff der öffentlichen Sache deckt sich nicht mit dem Sachbegriff des Privatrechts (§§ 90 und 93 bis 95 BGB). Auch unkörperliche, räumlich nicht begrenzte Gegenstände können öffentliche Sachen sein (z. B. der Luftraum über der Straße).

3 Siehe BVerfG, Beschluß vom 10.3.1976 (BayVBl. 1976, 559 ff.).

4 Dazu ausführlich Bartlspurger, Bk, Rdnr. 43 f. zu Abb. 90 GG.

5 Bauvorschriften, Wassergesetze oder polizeiliche Beschränkungen wirkten in irgendeiner Weise seit altersher auf das Grundstück ein.

Begriff des öffentlichen Weges als Gemeingebrauchssache¹ einen besonderen öffentlichen Schutz und damit eine Unterstellung unter das öffentliche Recht². Auch wenn nach überwiegender Meinung bis zum Einsetzen der Neuzeit im germanischen Recht das öffentliche vom privaten Recht nicht geschieden war³, so gab es doch allgemein bewußt schon im Mittelalter Vorschriften öffentlich-rechtlichen Charakters, die insbesondere im Vermögensrecht aufgingen⁴. Ein eigenständiges Verwaltungsrecht spricht die herrschende Lehre dem Mittelalter jedoch ab⁵.

Auf dem Urbild der Gemeinnützigkeit fußend, lebte neben diesen Normen öffentlich-rechtlichen Inhalts bereits im mittelalterlichen deutschen Recht die "Idee einer öffentlichen Sache"⁶. Sie war von zwei Elementen gekennzeichnet, dem Bestimmtheit eines Gegenstandes für den gemeinen Nutzen und dem Bestehen einer übergeordneten Aufsicht, die die Erfüllung dieses Zweckes sicherte⁷. Die Zugehörigkeit dieser Sache zu einem Rechtssubjekt blieb demnach unmaßgebend. Die rechtliche Sonderstellung dieser Sachen konnte das mittelalterliche Recht allerdings nicht wissenschaftlich ausgestalten. Dies ist jedoch nur Ausdruck der Tatsache, daß eine eigenständige deutsche Rechtswissenschaft erst im 14. Jahrhundert entstand⁸. Obwohl im deutschen Recht der römische Begriff der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Sachen (der "res usui publico destinata") kaum vorkommt⁹, läßt sich mit ziemlicher Berechtigung

1 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 36.

2 Vgl. Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 45.

3 v. Gierke, Deutsches Privatrecht, 1. Bd., Leipzig 1895, S. 28 f.

4 Vgl. Hans Herold, Verwaltungsrecht im Mittelalter, S. 157 und 173.

5 Hans Herold, a. a. O., S. 158.

6 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 78.

7 v. Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht II, 234; Otto Mayer, a. a. O.; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 207.

8 Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte II, 369.

9 Eine Straßburger Urkunde aus dem Jahre 1257 spricht z. B. von der "via ad publicum et communem usum civitatis" (Gengler, Stadtrechtsaltertümer, S. 83).

dieser - allerdings ohne seinen romanistischen Inhalt - auf die mittelalterliche res publica übertragen¹.

Im Bereich der gemeindlichen Allmende kann man jedenfalls sicher von dem Vorhandensein öffentlicher Sachen ausgehen, die bereits eine weitgehende Systematisierung gestatten².

Gerade diese Tatsache stützt die Annahme eines schon im Mittelalter bestehenden, von der Gemeinnützigkeit durchdrungenen öffentlichen Sachenrechts³. Freilich präsentiert es sich nicht als geschlossene Rechtsmaterie wie das geltende öffentliche Sachenrecht. Wieweit es als Teilgebiet des öffentlichen Rechts jener Zeit im einzelnen ausgeprägt war, ist letztlich einhellig und abschließend noch nicht geklärt⁴.

Im älteren gemeinen Recht wurde die Frage der rechtlichen Natur der staatlichen Herrschaft an öffentlichen Straßen und Wegen, die von jeher den festen Kern aller öffentlichen Sachen bilden⁵, nicht aufgeworfen. Überwiegend hat man die dem Staat gehörigen öffentlichen Sachen als Eigentum des Fiskus angesehen. Der Gedanke eines öffentlichen Eigentums war dem gemeinen Recht fremd⁶. Nur vereinzelt wurden sie als herrenlos bezeichnet.

Entgegen des Wortlauts des Bayerischen Landrechts von 1756, daß

1 So z. B. Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 121.

2 Siehe näher dazu bei v. Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht II, 235 f. und 682 f.

3 A. A. Maunz, Hauptprobleme, S. 100, der dem Mittelalter die Konstruktion einer öffentlichen Sache ganz abspricht.

4 Siehe dazu die Untersuchungen bei v. Gierke, Deutsches Privatrecht I, 28 f.; Hans Herold, Verwaltungsrecht im Mittelalter, S. 157 ff.; Brunner, Land und Herrschaft, S. 122 ff.

5 Otto Mayer, Verwaltungsrecht I, 519; II, 51; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 357 ff.; Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 569.

6 Siehe die näheren Ausführungen oben im Unterpunkt "Das Wegeeigentum".

die *res communes et publicae* "in niemands Eigentum stehen"¹, sieht der Kommentar - nach dieser damals sehr umstrittenen Frage - sie als Staatseigentum an².

Die Frage nach der Rechtsnatur öffentlicher Straßen stand erstmals im Jahre 1859 aus Anlaß des sogenannten Baseler Schanzestreits im besonderen wissenschaftlichen Interesse. Nach den sehr unterschiedlichen Rechtsgutachten entschied das Schweizer Bundesgericht 1862, daß an öffentlichen Sachen privatrechtliches Eigentum bestehe³. Während gutachtlich einerseits ein bloßes Hoheitsrecht oder "publizistisches Eigentum" des Staates angenommen wurde, betrachtete man andererseits die öffentlichen Sachen als ein mit dem Hoheitsrecht verbundenes privates Staatseigentum.

Demgegenüber begründete Eisele die aus dem französischen Recht stammende und von Otto Mayer fortgeführte Theorie vom tatsächlichen öffentlichen Eigentum⁴.

Bis heute ist der Begriff der öffentlichen Sache gesetzlich nicht normiert. Die herrschende Lehre, der sich seit dem 19. Jahrhundert auch die Rechtsprechung anschloß, vertrat bis in jüngste Zeit die Auffassung von im Privateigentum des Staates oder einer öffentlichen Körperschaft stehenden und durch die öffentliche

1 Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis, p.2 c.1 §5 ff. So auch das ALR II, 15 §1-5 (nach Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 38).

2 Kreittmayr, Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1756, p.2 c.1 §5 n.6; v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 2.

3 Siehe dazu ausführlich bei His, Eine Historische Staatsteilung, S. 75 ff.; Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 32.

4 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 46; vgl. auch Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 508.

Zweckbestimmung beschränkten öffentlichen Sachen¹.

bb) Die Regalität der öffentlichen Straßen und Wege

Für die Eigenschaft der öffentlichen Sache ist ihre eigentumsrechtliche Gestaltung, abgesehen von der dogmatischen Schwierigkeit ihrer rechtlichen Behandlung, ohne Belang². Entscheidend ist, daß sie für das Gemeinwesen und die Gesamtheit der Bürger eine bedeutsame Funktion besitzt³, ganz oder teilweise der Verfügungsmacht eines Hoheitsträgers untersteht und bestimmten öffentlich-rechtlichen Rechtsregeln folgt.

Öffentliche Straßen und Wege gehören heute zur Daseinsvorsorge im weiteren Sinne⁴. Sie sind damit Gegenstand der öffentlichen Ver-

1 Vgl. Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 29; v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht II, 390, 624 ff., 695; v. Hausen, Wegerecht, Wasserrecht, Jagdrecht, S. 12; Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 6; Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 506 f.; Maunz, Hauptprobleme, S. 120; Weber, Die öffentliche Sache, S. 152 und 154 ff.; Salzwedel, Wege- und Verkehrsrecht, S. 477; Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 569; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 37; Stumm, Das Straßen- und Wasserrecht, S. 107; Schmidt, Das öffentliche Wegerecht in Württemberg, S. 16 ff.; v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 24 und 30; Scheuner, Zur Neuordnung des Wegerechts, S. 731 f.; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 836 f.; Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 204; ders., BK, Art. 90 Rdnr. 35. Siehe auch das Berliner Straßengesetz vom 11.7.1957 (GVBl. S. 743) (bei Bochalli, Die Fortbildung des Wegerechts, S. 612) sowie §8 Abs. 10 FStrG und Art. 22 BayStrWG.

2 Vgl. Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 9; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 7 und 38; v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 26, Anm. 5 zu §9 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781; Stern, Die öffentliche Sache, S. 185.

3 Stern, a. a. O., S. 183.

4 Bull, Die Staatsaufgaben nach dem Grundgesetz, S. 244 und 267; Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 310.

waltung¹. Als Verwaltungseinrichtungen² werden sie für einen bestimmten öffentlichen Zweck und zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben³ unmittelbar dienstbar gemacht⁴. Ihre Darbietung für die Allgemeinheit stellt sich in ihrer Funktion als eine sächliche Verwaltungsleistung dar⁵.

Als eine Vorstufe dazu kann man die Regalität der Straße ansehen. Wegen ihrer Unverletzlichkeit standen die öffentlichen Wege schon in ältester Zeit unter dem Volksrecht⁶. Zur Erhaltung der öffentlichen Zweckbestimmung übte die Dorfgenossenschaft die Aufsicht über die im Volkseigentum befindlichen Straßen und Wege durch ihre bestellten Organe selbst aus. Mit dem Erstarken der königlichen Machtstellung und der Reichsgewalt verschwand allmählich das alte Volkseigentum; die öffentlichen Sachen wurden Gegenstand der sich im Mittelalter entwickelnden Regalität⁷. Unter "Regalia" im weitesten Sinne verstand man alle vom Königtum herührenden und ihm als solchem zustehenden Rechte⁸. Es galt ihre "Regalität", d. h. die "ausschließliche Zuständigkeit des obersten Trägers öffentlicher Herrschaft oder eines von ihm Beliebenen, die-

1 Otto Mayer, Verwaltungsrecht I, 40; Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, S. 6.

2 Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 43. Ähnlich schon v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht II, 141; Ulrich, Die Heranziehung der Grundbesitzer zu den Straßenkosten in Bayern, S. 9; v. Seydel-Graßmann-Piloty, Bayerisches Staatsrecht I, 331; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 375.

3 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 36.

4 Otto Mayer, a. a. O. II, 72 ff.; Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 376 f.; Fleiner, Institutionen, S. 353.

5 Ausführlich dazu Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 11 ff.; ders., BK, Art. 90 Rdnr. 44; ders., Verkehrssicherungspflicht, S. 205.

6 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 55.

7 Max Bauer, a. a. O., S. 54.

8 v. Gierke, Deutsches Privatrecht II, 396; Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte I, 271.

ses Recht zu gebrauchen"¹. Seit Beginn des 13. Jahrhunderts gelangten Regalien zunehmend in die Hand der Landesherren, die damit "ein Conglomerat verschiedenartiger Befugnisse öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Charakters"² auf sich vereinigten. Daraus entstand allmählich die "Landeshoheit", d. h. ein einheitlich umfassendes "Staatshoheitsrecht"³. In diesem Bündel hoheitlicher Gewalt befanden sich auch das eigentliche Straßen-, das Zoll- und das Geleitsregal⁴.

Ausformung und Abgrenzung des Straßenregals zeigte sich vor allem am Recht und an der Sicherung der Wegebenutzung und an der Befugnis, Straßen anzulegen⁵.

Nach der Teilung der Regalien im späten Mittelalter in höhere und niedere Regalien, konnte die Straße als niederes Regal zur Nutzung verliehen werden, ohne daß sich dadurch ihre Rechtsnatur änderte⁶.

Regalien mit öffentlicher Zweckbindung galten als "Pflichtrechte". Als eine Art Fürsorgerechte dienten sie unter Verwendung "privatrechtlicher" Rechtsformen zur Bewältigung gemeinschaftswichtiger Aufgaben⁷. Im Gegensatz zu den niederen Fiskalregalien⁸

1 Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte II, 138; Thieme, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 61.

2 Thieme, a. a. O., S. 83 f.

3 Brunner, Land und Herrschaft, S. 165 ff.; Conrad, a. a. O. I, 310; Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 33.

4 So ordnete die Constitutio des Reichstags von 1158 an: "Regalia sunt... vie publice..." (nach Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 21); ebenso Mon. Germ. Hist. IV, 111 und der Mainzer Landfriede von 1235 (Mon. Germ. Leg. II, 315).

5 Vgl. auch Roth, Bayerisches Civilrecht III, 5; v. Rönne, Preussisches Wegerecht, S. 1.

6 Vgl. dazu Thieme, a. a. O., S. 61 f.; v. Gierke, Deutsches Privatrecht II, 398; Conrad, a. a. O. I, 271; II, 136 f.

7 Vgl. Thieme, a. a. O., S. 68; Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 179.

8 Zu diesen gehören solche, die zumindest überwiegend zur Erzielung fiskalischer Geld- oder Sacherträge bestanden wie z. B. das Salz, das Schatz- oder das Strandregal (Conrad, a. a. O. I, 276).

ergab sich für das Zoll- und Geleitsregal, daß sie als Wegebau- und Verkehrsschutzregal ursprünglich Pflichtregalien sein sollten, daß sie aber häufig auch als Fiskalrechte verstanden wurden¹.

Dagegen fiel das eigentliche Straßenregal eindeutig unter die Pflichtregalien. So mußte der Landesherr vor Genehmigung einer Straßenbebauung prüfen, ob das Gemeininteresse an der Erhaltung des Weges nicht verletzt würde. Dies war ebensowenig Fiskaltätigkeit wie die Ausübung des Stangenrechts² zur Erhaltung der Straßenbreite. Beide Beispiele sind Ausdruck pflichtrechtlicher Auslegung des eigentlichen Straßenregals³. Seine Übertragung in privatrechtlicher Form beeinflusste das materielle Pflichtrecht nicht, so daß sich eine nur fiskalische Regalitätsanschauung der öffentlichen Sachen des Mittelalters⁴ nicht aufrechterhalten läßt.

Demgegenüber spricht Maunz dem mittelalterlichen Recht eine Konstruktion der öffentlichen Sachen ganz ab⁵. Doch übersieht er dabei, daß in der Idee der nutzbaren Königsregalien privatrechtliche und staatsrechtliche Elemente zusammenfließen. Darüber hinaus untersucht er nicht das Vorhandensein öffentlicher Sachen im mittelalterlichen Gemeinderecht.

Dem von der Idee der Gemeinnützigkeit geprägten mittelalterlichen Sachenrecht läßt sich eine öffentliche Komponente nicht absprechen. Dies rechtfertigt es, schon im Mittelalter der "privaten" eine "öffentliche Sachherrschaft" gegenüber zu stellen. Sie erweist

1 Vgl. Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 107 f. und 182.

2 Siehe dazu die Ausführungen im ersten Abschnitt im Unterpunkt "Gemeingebrauch" im Mittelalter.

3 Thieme, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 73.

4 So z. B. Häusler, Institutionen des Deutschen Privatrechts, Leipzig 1885, I, 368 f. und 372 (bei Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 122).

5 Maunz, Hauptprobleme, S. 100.

sich als Rechtsbefugnis, die ein Eigentümer an seiner Sache hat. Die Regalität gestattet aber nicht die Annahme eines ausschließlich öffentlichen Rechtsregeln folgenden "öffentlichen Eigentums". Vielmehr besteht gewisse Ähnlichkeit mit dem lange führenden Verständnis vom "modifizierten Privateigentum"¹.

Obwohl sich das deutsche Recht erst im hohen und späten Mittelalter in private und öffentliche Teilgebiete aufspaltete², geht die neuere Regalienlehre davon aus, daß der Inhaber bei der Nutzung der Hoheitsrechte, gleich welcher Form er sie erworben oder Übertragen hat, öffentliches Recht zumindest funktionell ausübte³.

Zu Beginn der Neuzeit zeigt sich nun das kontinuierliche Streben, den Gemeingebrauchssachen den erforderlichen Schutz der Obrigkeit zuteil werden zu lassen. Das vordergründige Gemeinwohl ließ sie zu res sanctae werden, die "in niemandes Eigentum" standen und zum freien Gebrauch des "Publici" gewidmet waren. Zu ihnen gehörte nach dem Bayerischen Landrecht von 1756 die freie Land- und Heerstraße⁴. Zur Sicherung ihrer Funktion faßte man sie noch als Regalien auf⁵. Sie gaben der Hoheit das Recht absoluter Sachherrschaft.

Die durch das Allgemeinwohl legitimierte und zu einer einheitlichen Staatsgewalt verschmolzene Regalität der Landesherren⁶ kann

1 v. Gierke, Deutsches Privatrecht II, 20 ff.; Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 350 f.; Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 33.

2 Dies geschah zuerst in der mittelalterlichen autonomen Stadtgemeinde, in der die Ursprünge öffentlicher Verwaltung liegen (vgl. v. Gierke, Das deutsche Genossenschaftsrecht II, 644 ff.; Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 192).

3 Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 125.

4 Bayerisches Landrecht von 1756, p.2 c.1 §3 und §5 (bei Danzer, Das Bayerische Landrecht von 1756, S. 65 f.).

5 Siehe bei Wagner, Gesetzlexikon IV, 774.

6 Vgl. Bartlsperger, a. a. O.; Sommer, Das Immissionsrecht der öffentlichen Straßen, S. 21.

man im Prinzip mit der heutigen Rechtsansicht vergleichen: Die öffentlichen Straßen und Wege bilden für die Erfüllung konkreter Verwaltungsaufgaben¹ die unentbehrliche sachliche Grundlage. Zu ihrer Schaffung ist die öffentliche Verwaltung im Rahmen der Daseinsvorsorge in staatliche Pflicht genommen. Zur Erhaltung ihrer staatlichen Funktion, d. h. zur Gewährleistung eines modernen Soziallebens genießen öffentliche Wege besonderen öffentlich-rechtlichen Schutz².

Auch wenn das ALR³ (§24 II 14) das Wegeregal nur mehr als wirtschaftliche und finanzielle Nutzungsrechte⁴ des Staates deutete, änderte dies nichts an der staatlichen Sachgewalt über die öffentlichen Straßen und Wege⁵. Sie äußerte sich in der Polizei der öffentlichen Sachen, so etwa in der Wegepolizei, die der heutigen Straßenaufsicht vergleichbar ist⁶ und fortan Ausdruck im ordnungsrechtlichen Anstaltsbegriff fand⁷. Die erstmals in Preußen festgelegte Wegebaupflicht (§11 II 15 ALR) entstand jedoch nur in Zusammenhang mit der dem Staat zukommenden Nutzung an den Landstraßen. Im Ergebnis zeigt sich hier eine schon im Mittelalter

1 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 39 f.

2 Vgl. Krüger, Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege, S. 37; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 13.

3 Das preußische Allgemeine Landrecht vom 5.2.1794 erstreckte seine Geltung z. B. auf Ober- und Mittelfranken sowie auf Ansbach und Bayreuth (Max Bauer, a. a. O., S. 55). Siehe dazu auch die Ausführungen im Vorwort und im ersten Abschnitt im Unterpunkt "Die neuere Zeit": "Die staatliche und räumliche Entwicklung".

4 So z. B. das Recht zur Erhebung von Entgelten für die Straßenbenutzung.

5 Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 33 f.; v. Rönne, Preussisches Wegerecht, S. 399; siehe auch Wagner, Gesetzlexikon IV, 77

6 Dazu Kodal, Straßenrecht, S. 600 ff.

7 Bartlsperger, a. a. O., S. 34.

während der Territorialherrschaft einsetzende Abkehr vom eigentlichen Straßenregal als Pflichtregal. Das fiskalische Nutzungselement gewann die Oberhand, so daß sich die Wegepflicht in ein Institut der Fiskalverwaltung umformte¹.

Der den Straßen eigene Leistungsstatus war in der Folgezeit immer wieder Anlaß, die Rechtsnatur der öffentlichen Straße neu zu begründen. Der erwähnte Anstaltsbegriff, der die Regalitätsbetrachtung ablöste, betonte wesentlich die Wegepolizei und blieb damit auf den ordnungsrechtlichen Anstaltsbegriff beschränkt. Das als öffentliche Anstalt², Verkehrsanstalt³, Kommunikationsanstalt⁴ oder Veranstaltung⁵ bezeichnete öffentliche Wegenetz konnte insofern nicht befriedigen, als dabei die hervorstechenden ordnungsrechtlichen Befugnisse dem eigentlichen Leistungsstatus nicht voll gerecht wurden⁶. Abgesehen von der Schwierigkeit, die freie Benutzung der öffentlichen Wege in Verbindung mit dem Anstaltsbegriff zu definieren, beläßt es diese Konstruktion bei der Überkommenen privatrechtlichen Eigentumsgestaltung der öffentlichen Sachen.

Diesem Dilemma zu entgehen, veranlaßte Maunz, die öffentlichen Sachen, losgelöst von ihrem Sachsubstrat als ein Rechtsverhältnis zu verstehen⁷. Der Begriff des öffentlichen Weges läßt sich jedoch schwerlich von der Vorstellung eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Grundstücks lösen⁸.

1 Vgl. Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 35.

2 Krause, Gemeingebrauch, S. 11; Weber, Die öffentliche Sache, S. 177; Böttcher, Kreuzung öffentlicher Wege, S. 30.

3 Weber, a. a. O., S. 178.

4 v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 2.

5 Preuß. OVG 105, 179 (nach Krüger, Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege, S. 24).

6 Ausführlich dazu Bartlsperger, a. a. O., S. 207 f.

7 Maunz, Hauptprobleme, S. 71.

8 Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, DÖV 1958, 839; Böttcher, Kreuzung öffentlicher Wege, S. 28; Raps, Anliegergebrauch, S. 11 f.

Ebenso führte die Sachherrschaftstheorie, die die unmittelbare Dinglichkeit im Verwaltungsrecht zur Grundlage nahm, zu keinem befriedigenden Ergebnis. Als Überflüssigen Selbstzweck versuchte sie die Zuordnung einer öffentlichen Sache als solche zu begründen¹.

Entscheidend allein ist die Funktion der öffentlichen Sache, die sich in ihrem Wesen nicht als eine irgendwie geartete Herrschaft, sondern als eine öffentliche Verwaltung und damit als Verwaltungsleistung darstellt².

c) Die Theorie der Doppelherrschaft von privatem und öffentlichem Recht

Die über ein Jahrhundert währende dualistische Rechtsbetrachtung der öffentlichen Sachen brachte Literatur, Rechtsprechung und Gesetzgebung bei der Gestaltung tangierender Rechtsinstitute in vielerlei Bedrängnis. Die Problematik, die öffentlichen Sachen gleichzeitig widerstrebendem oder korrelierendem privaten und öffentlichen Recht zu unterwerfen, stellt sich bei einem öffentlichen Wegeeigentum nicht mehr. Nicht zu übersehen ist, daß noch nicht alle rechtlichen Konsequenzen wie etwa die der sondergebräuchlichen Benutzung, dogmatisch geklärt sind.

Das "Auseinanderklaffen eigentümerischer und hoheitlicher Befugnisse"³ findet in der Geschichte seinen Ursprung. Nachdem die Regalien in die alleinige Herrschaft der Landesherrn gelangt waren, wurden sie rechtsbegrifflich von privaten Rechten zu Staatsrechten⁴.

1 Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 108 f.

2 Bartlsperger, BK, Art. 90 Rdnr. 43; ders., Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 11 ff.; ders., Verkehrssicherungspflicht, S. 193 und 206.

3 Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 331.

4 Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, S. 17.

Die der Regalität unterliegenden Sachen selbst verblieben aber im Privateigentum des Regalinhabers. Dadurch gerieten die öffentlichen Sachen in einen dualistischen Rechtsstatus. Das an der Privatrechtsordnung teilnehmende Privateigentum wurde nun von der staatsrechtlichen Regalität der Landesherrn überlagert. Gemeinrechtlich zog sich diese Rechtsfigur bis in jüngste Zeit fort. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das öffentliche Recht erst etwa seit einem Jahrhundert eine klare Abgrenzung als eigene Rechtseinheit erfuhr. Für die Annahme eines öffentlichen Eigentums blieb kein Raum, weil sowohl Staat und Gemeinden eine private Sachträgerschaft zuerkannt wurde. Private Eigentümerrechte blieben insoweit erhalten und ausübbar, als die öffentliche Zweckbestimmung nicht beeinträchtigt wurde¹.

Dieses konstruktive Rechtsgebilde wird bei Anerkennung öffentlicher Straßen als Verwaltungsleistung bedeutungslos. Die Annahme eines öffentlichen Wegeeigentums², das jedes Privatrecht verdrängt, führte zu einer dogmatisch gelduterten einheitlichen Rechtsnatur der öffentlichen Straßen und Wege.

1 Zum Doppelstatus der öffentlichen Sachen siehe im einzelnen bei Bartlspurger, Verkehrssicherungspflicht, S. 33 ff. und 206 f.; ders., BK, Art. 90 Rdnr. 35 und 39 f.; ders., Liquidation von Privatrechten, S. 158 ff.; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 838 f.; Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 10 f.; Stern, Die öffentliche Sache, S. 187; Weber, Die öffentliche Sache, S. 156; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 44a; Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung, S. 19 ff. und 50; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 29 und 75 f.; Beißwanger, Sondernutzungen, S. 4 ff.; Böttcher, Kreuzung öffentlicher Wege, S. 30 und 41; Volkmar, Sondernutzungsrecht, S. 10; Sommer, Das Immissionsrecht der öffentlichen Straßen, S. 19 ff. Vgl. auch die WegeVO von Schleswig-Holstein von 1842 (Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 1786); Preußisches Dotationsgesetz vom 8.7.1875 (GS S. 497); Berliner Straßengesetz vom 11.7.1957 (GVBl. S. 743); Kodal, Straßenrecht, S. 144 ff.; Marschall, FStrG, Anm. 1 zu §6; Sieder-Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 39 zu Art. 6; BGHZ 19, 90; 21, 327; 48, 104; BayObLG MDR 1971, 99.

2 BVerfG, Beschluß vom 10.3.1976 (BayVBl. 1976, 559 ff.).

4. Die Entstehung von Straßen und Wegen

Die Frage, wann im einzelnen von einem öffentlichen Weg mit allen daran geknüpften Rechtsfolgen auszugehen ist und was seine Entstehung voraussetzt, beschäftigte die Rechtswissenschaft erst in der Neuzeit.

A. Einzelvoraussetzungen

Allen Zeiten gemeinsam ist das Merkmal, daß ein öffentlicher Weg durch seine Bestimmung für den dauernden Gebrauch der Allgemeinheit entstand. Diese Anforderung ist insofern ungenau, als sich die Bestimmung allein aus der fortgesetzten Benutzung durch die Öffentlichkeit ergeben konnte¹. Eine öffentlich-rechtliche Qualität des Weges war aus diesem Kriterium allein nicht abzuleiten, denn auch ein Privatweg konnte wie heute jedermann offen stehen². Deshalb traten im Laufe der Geschichte mehrere und differenziertere Voraussetzungen hinzu.

a) Der Erwerb der notwendigen Verfügungsberechtigung über das Wegegrundstück durch die Straßen- und Wegeverwaltung

Die Bestimmung einer Straße für die Öffentlichkeit setzt heute die dingliche Verfügungsbefugnis der zuständigen Körperschaft über das Wegegrundstück voraus. Diese kann sich auch aus einer Zustim-

¹ So noch der BayVGH XI, 325. Vgl. im Ubrigen Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.2; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 344; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 22; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 12; Ulrich, Die Heranziehung der Grundbesitzer zu den Straßenkosten in Bayern, S. 5.

² Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 7.

mung des Grundstücksberechtigten ergeben oder im Wege eines Enteignungs- oder Flurbereinigungsverfahrens erwirkt werden¹.

Ähnliche Anforderungen stellte schon das römische Recht an den Bau der Landstraßen. Vor Beginn der Straßenarbeiten mußte auf die römische Gemeinde durch Abtretung, Privatvertrag oder Enteignung die Verfügungsgewalt über die Straßenfläche übergegangen sein². Das deutsche Recht scheint in der Folgezeit diese römisch-rechtlichen Vorschriften nicht übernommen zu haben.

Erste Ansätze einer notwendigen Verfügungsmacht über die der Öffentlichkeit zu widmenden Güter, die auf Grund des "Dominium emmense" den Untertanen entziehbar sind, lassen sich in den Anmerkungen zum Bayerischen Landrecht von 1756 erkennen³.

Nach der Verordnung vom 16. August 1805⁴ hatte sich der Staat vor der Straßenanlage generell einen Rechtsanspruch auf das Wegegrundstück zu sichern. Dieser sollte auch in Form einer "Servitus projiciendi" bestehen können⁵.

Eigentum oder privatrechtliche Wegedienstbarkeit der öffentlich-rechtlichen Körperschaft setzte schließlich der Bayerische Verwaltungsgerichtshof seit 1880 in ständiger Rechtsprechung

1 Art. 6 Abs. 3 BayStrWG; dazu näher Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 839 und 844; Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 285.

2 Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 7.

3 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.2 §2. Dagegen verlangte schon die Polizeiordnung des Herzogtums Berg aus dem Jahre 1554 eine vom Anlieger verliehene Berechtigung oder ein durch Enteignung erworbenes Recht, um über die Straßenfläche verfügen zu können (zit. bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 495 und 506).

4 Doellinger, VO-Sammlung 16, 784 ff.

5 Siehe die Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Königreichs Bayern vom 30.12.1861 (bei Stoll, Bau-, Straßen-, Brücken- und wasserpolizeiliche Bestimmungen und Vollzugsvorschriften, S. 639).

voraus¹, um Abwehrrechte der Eigentümer gegen die Wegebenutzung auszuschließen.

Für die Wegedienstbarkeit bestand keine Formvorschrift. Sie konnte schriftlich, mündlich oder konkludent erfolgen². Ohne sie war anschließender Widmungsakt ein nullum³ und nur sie allein berechnete, den Weg der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen⁴.

Ein eventueller Widerstand des privaten Grundeigentümers konnte schon seit altersher aus Gründen des Gemeinwohls im Wege der Enteignung gegen Entschädigung gebrochen werden⁵.

1 BayVG 1, 405; 3, 521, 568; 5, 170, 236; 11, 328; 15, 7; 38, 327; 22, 86; 24, 552; 32, 160; 44, 51; 48, 5. Siehe auch das Gutachten zu einem Gesetz über die Bahnhofszufuhrstraßen aus dem Jahre 1920 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 497). Diese zivilrechtliche Grundlage wurde im preußischen Recht nicht gefordert (Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 117).

2 v. Kahr, Bayerische Gemeindeordnung von 1869, S. 347; v. Seydel-Graßmann-Piloty, Bayerisches Staatsrecht I, 362; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 199; Wolf, Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen in Bayern, S. 13; Dorn, Die Wegestreitigkeiten in Bayern, S. 2.

3 So der BayVG 4, 565 und 5, 170.

4 VG 44, 54.

5 Siehe das Rescript der Kaiser Arcadius und Honorius vom 26.12.395 (Expropriations Codex, II §2). Diese Regelung findet sich im Bayerischen Landrecht von 1616 (III. Buch XIII. Tit. Art. 3) und im Bayerischen Landrecht von 1756 (p.4 c.3 §2) übereinstimmend wieder. Siehe auch die VO vom 14.8.1815 (RegBl. S. 724 f.). Über eine Enteignung, z. B. zum Bau einer Landstraße, hatte der gesamte versammelte Staatsrat zu entscheiden (VO vom 3.5.1817, RegBl. S. 425 ff.). Siehe weiter das Bayerische Zwangsabtretungsgesetz (ZAG) vom 7.11.1837 (BayBS I, 203 und bei Greger, Fahrwegbauten, Beilage III sowie bei Poezl, Verfassungsrecht S. 28 ff.) und die Änderungsgesetze bis 1950 (bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 778 ff.); Gesetz über die Enteignung aus Gründen des Gemeinwohls vom 1.8.1933 (BayBS I, 207). Bis zur Änderung des ZAG (GVBl. S. 359) und der bayerischen Bauordnung (GVBl. S. 359) im Jahre 1918 bestand für die Gemeinde keine gesetzliche Möglichkeit zur Enteignung des von ihr benötigten Straßengrundes. Im wesentlichen ähnlich: Das Rheinische Ressortreglement vom 20.7.1818 und das Enteignungsverfahrensgesetz vom 11.6.1874 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 496) sowie die Preußische Wegeordnung von 1905 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 492).

Eine Enteignung sollte aber nur dann vorgenommen werden, wenn keine "Aerarialgründe" für den Wegebau vorhanden waren¹. Heute stellt dafür Art. 40 BayStrWG in Verbindung mit dem Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung² und in Einklang mit Art. 14 Abs. 3 GG die rechtliche Grundlage dar.

b) Die Abwägung öffentlicher und privater Belange

Die starke Beeinträchtigung des privaten Grundstückseigentümers durch den Wegebau führte bis heute dazu, die öffentlichen Belange den Privatinteressen entgegenzustellen³. Der Ursprung für diese Regelung kann in der Zeit des Flächenstaats vermutet werden, als der moderne bayerische Staat heranreifte, der sich schließlich allein für das Bürgerwohl verantwortlich fühlte. Staatspolitischen Gesichtspunkten traten immer mehr die schutzwürdigen Interessen des einzelnen gegenüber. So sollten Vizinalstraßen nur dann hergestellt werden, wenn sie "dem gemeinen Wohl vorzüglich nützen werden"⁴ und die allgemeinen Vorteile tatsächlich feststanden⁵. Bei der Aufstellung dieses Erfordernisses mögen sicher finanzielle Probleme der staatlichen Straßenbaukasse mitgespielt haben, die heute noch von gleicher Bedeutung sind.

1 VO vom 3.7.1812 (Doellinger, VO-Sammlung 3, 279 ff.).

2 Vom 11.11.1974 (GVBl. S. 610).

3 Vgl. § 17 Abs. 1 FStrG.

4 VO vom 10.8.1766 (Doellinger, a. a. O. 16, 826 f.). Ähnlich §75 der Einleitung zum ALR (zit. bei v. Blume, Recht der Anlieger, S. 103) und §11 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781 (bei v. Häebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 37).

5 VO vom 18.3.1818 (Doellinger, a. a. O. 16, 830); VO vom 6.5.1818 (ders., a. a. O. 16, 806). Siehe auch Körner, Studien zum Recht der öffentlichen Wege, S. 21; Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, S. 570f.; v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 31.

c) Formelle Voraussetzungen

Aus diesem Grunde mußte, vor allem in Hinblick auf eine dem Enteigneten¹ zu gewährende Entschädigung², ein Straßenbauentschädigungsfonds bei den königlichen Kreisregierungen gebildet werden. Dieser war im Straßenbauetat gesondert auszuweisen. Nur dann, wenn er für den geplanten Straßenbau ausreichte und die Betroffenen befriedigt waren, durfte mit der Wegeanlage begonnen werden³.

Offenbar erwies sich diese Regelung häufig als ein Hindernis für den Neubau einer Straße. Deshalb bestimmte die Novelle vom 9. Mai 1918 zum Zwangsabtretungsgesetz aus dem Jahre 1837, daß durch Gemeindesatzung die Entschädigungspflicht auf 60 Prozent reduziert werden kann, bzw. überhaupt nicht besteht, wenn der verbleibende Grundstücksteil zur selbständigen Bebauung noch geeignet war⁴.

Zur Wahrung eines geordneten Wegebaus und zur Berücksichtigung staatlicher Interessen waren seit dem 18. Jahrhundert bei der Wegeplanung die verschiedensten Behörden zu beteiligen. So war der Bau einer Chaussee grundsätzlich durch das im Jahre 1767 errich-

1 Private oder Gemeinden.

2 Zuweilen wurden die Betroffenen schon im Mittelalter entschädigt. Nach dem Weistum von Niederweis von 1497 erhielt der Junker einen Haufen Heu für sein Pferd, weil ein gemeiner Weg über sein Gut führte (Grimm, Weistümer II, 869). Dagegen bestimmte die Polizeiordnung Bischofs Dietrich Adolf von Paderborn aus dem Jahre 1655, daß die Nachbarn den Landabtretenden mit Acker zu entschädigen haben (bei Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 9).

3 Siehe VO vom 5.8.1819 und vom 8.7.1837 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 710 f. und ders., Übersicht, S. 143); Roth, Bayerisches Civilrecht II, 175. Ebenso das Reskript des preußischen Finanzministeriums vom 30.4.1841 (bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 281).

4 Art. 1a ZAG (bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 783 und bei Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 125 f.). Vgl. auch §89 der Bergischen Wegeordnung vom 18.6.1805 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 496).

tete Generalbaudirektorium für den Straßen-, Brücken- und Wasserbau zu genehmigen¹. Darüber hinaus durfte kein Land- oder Vizinalweg ohne vorheriges strategisches Gutachten des Kriegsministeriums² und ohne bautechnische und staatswirtschaftliche Überprüfung des Innenministeriums angelegt werden³.

Bei der Anlage von Vizinalstraßen waren zusätzlich die Gemeinden zu hören, die gutachtlichen Vorschläge den Generalkommissariaten zur Bewilligung vorzulegen und von der Kreisbehörde zu genehmigen⁴. Davor hatten drei Unparteiische von seiten der Straßenbaubehörde, des Grundeigentümers und des zuständigen Rentamts den Wert des abzutretenden Grundes für die Entschädigung abzuschätzen⁵.

Art. 48 f. des Entwurfs eines bayerischen Wegegesetzes von 1906⁶ sah erstmals vor, daß ein Weg öffentlich-rechtliche Qualität nur durch Eintragung in ein Straßen- und Wegeregister erhalte. Diesem ehemals rechtsgestaltenden Akt kommt heute lediglich eine Beweisfunktion zu⁷.

Alle inzwischen bei einem Straßenneubau in Betracht kommenden Formalien⁸ werden heute grundsätzlich in einem sogenannten Plan-

1 VO vom 7.3.1767 (Mayr, VO-Sammlung I, 292). Im Königreich Sachsen hatte diese Genehmigung das Kammerkollegium zu erteilen (§ 11 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781: Bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 37).

2 VO vom 24.4.1833 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 589); VO vom 14. und 16.5.1834 (ders., a. a. O. 16, 831 f.); VO vom 23.2.1835 (ders., a. a. O. 16, 818 f.); Reskript des preußischen Finanzministeriums vom 30.4.1841 (bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 281).

3 VO vom 23.2.1835 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 818 f.).

4 VO vom 20.4.1811 und vom 29.2.1829 (Doellinger, Übersicht, S. 331 und 332).

5 VO vom 3.7.1812 (Doellinger, VO-Sammlung 3, 279 ff.).

6 Ministerialakte im Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 492.

7 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 5 zu Art. 3.

8 Abwägung öffentlicher und privater Belange, Regelung der Rechtsbeziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem durch den Straßenbau Betroffenen, vorzunehmender Nachbarschutz, Festlegung des Trägers der Straßenbau- und Unterhaltungslast und dergl. (s. § 17 FStrG und Art. 37 f. BayStrWG).

feststellungsverfahren einheitlich abgewickelt¹.

d) Technische Voraussetzungen

Diesem Verfahren liegt ein Plan zugrunde, der die Richtung der Straße ausweist, die Straßenbreite festlegt, die Lage der betroffenen Grundstücke aufzeigt und technische Einzelheiten enthält.

Eine Parallele dazu besteht in dem Mittelalter regelmäßig durchgeführten "Wege weisen". Hier wurden Wege planmäßig aufgezählt, beschrieben, Straßenbreite und Unterhaltungspflicht festgesetzt sowie häufig die Rechte einzelner geregelt². Oft wurde auch festgelegt, über wessen Gut die Straße gehen sollte³.

Nach dem Auftreten der bayerischen Straßenbauverwaltung im 18. Jahrhundert sorgte diese für die technische Durchführung der einzelnen Straßenarbeiten. Sie schrieb vor, daß Wege vorher auszustecken oder zu vermarken seien, wobei die Polizeibehörde und die Regierung die Richtung festzulegen hatten⁴. Vor Beginn des Bauwesens war eine sogenannte Konkurrenz- und Repartitionstabelle vorzulegen, das notwendige Material bereitzustellen sowie die nötige Anzahl von Aufsehern und Verwaltern zu bestimmen oder neu anzustellen. Das gesamte Projekt war in einem "vollkommen instruierten und ausgearbeiteten" Plan samt Kostenvoranschlägen von der Distriktversammlung dem Innenministerium vorzulegen⁵.

Der inzwischen weitaus kompliziertere Straßenbau ist heute

1 § 17 FStrG; Art. 36 BayStrWG; Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 630 ff.

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 91.

3 Grimm, Weistümer II, 526 und 549.

4 Gehörige Rücksicht war darauf zu verwenden, größere Orte des Kreises und wichtige landwirtschaftliche und gewerbliche Gegenden mit Hauptstraßen und Flüssen zu verbinden (VO vom 29.2.1820, bei Doellinger, Übersicht, S. 332 f.).

5 VO vom 22.2.1800 (Mayr, VO-Sammlung N.F. II, 37); VO vom 29.2.1800 und vom 16.11.1834 (Doellinger, a. a. O., S. 332 und 333).

in gleicher Weise vorzuplanen und seine Durchführung im voraus sicherzustellen. Im wesentlichen bilden diese Vorarbeiten die Grundlage eines eventuell durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens und sind allgemein notwendige Voraussetzung zur Entstehung eines öffentlichen Weges.

B. Die Widmung von Straßen

Ist daraufhin der Wegekörper geschaffen worden¹, so bedarf es heute eines Widmungsaktes der zuständigen Straßenbaubehörde², d. h. einer Erklärung dergestalt, daß die Wegefläche in Zukunft dem allgemeinen Verkehr eröffnet sei. Erst danach kann die Straße zur öffentlichen werden³.

Für die öffentliche Eigenschaft eines Weges verlangten schon die Römer neben der vom angrenzenden Land ausgeschiedenen und abgegrenzten Wegefläche einen besonderen Rechtsakt der zuständigen Behörde, die die Zweckbestimmung verfügte⁴. Um öffentlich zu sein⁵, mußte nach römischem Recht der Weg zwingend im Eigentum des *populus romanus* stehen.

Zur Frage, wann ein Weg öffentlich wird, scheint sich das mittelalterliche Recht keine Gedanken gemacht zu haben.

Dagegen gehen die Anmerkungen zum Bayerischen Landrecht von 1756 davon aus, daß zwar vereinzelt für den öffentlichen Weg eine "Erklärung pro publica" gefordert wurde, eine öffentliche Straße aber schon dann anzunehmen sei, wenn der Staat Grundeigentümer "oder

1 Dies ist selbstverständliche Voraussetzung für die Widmung (Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 31).

2 §2 FStrG; Art. 6 BayStrWG; insoweit Ubereinstimmend die Wegegesetze der Länder.

3 Art. 1 und Art. 6 Abs. 1 BayStrWG.

4 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 16 mit weiteren Nachweisen; vgl. auch Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 7.

5 Max Bauer, a. a. O., S. 34.

wenigst der Gebrauch des Weges frey, offen und gemein ist"¹. Das ALR (II §21) kannte für den öffentlichen Weg im wesentlichen gleiche Rechtsgrundsätze. Ein rechtsbegründender Widmungsakt war demnach auch in Preußen nicht unbedingt erforderlich.

In Bayern begegnet man zum ersten Mal einer Begriffsbestimmung für den öffentlichen Weg im Wegegesetzentwurf von 1855². Dort heißt es: "Öffentliche Wege sind diejenigen, welche dem allgemeinen Gebrauch dienen und dem selben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können"³. Für die öffentliche Eigenschaft des Weges spielte demnach die Widmung gesetzlich keine Rolle. Dagegen hielt sie die Literatur⁴ und später auch die Rechtsprechung⁵ gegen Ende des 19. Jahrhunderts generell für notwendig.

Der Begriff der Widmung selbst tauchte erstmals in den Wegeordnungen der Provinzen Posen (von 1907) und Ostpreußen (von 1911) auf. Obwohl gesetzlich erst im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz von 1958 verankert, ging die Rechtsprechung seit Beginn dieses Jahrhunderts ständig davon aus, daß der allgemeine Gebrauch allein keine rechtserzeugende Tatsache für die Entstehung eines öffentlichen

¹ Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.2.

² Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 491.

³ Diese Definition scheint Vorbild für Gesetzgeber und Literatur der damaligen Zeit gewesen zu sein, denn eine ähnliche Begriffsbestimmung findet sich in der Wegeordnung für die Provinz Sachsen von 1905, der Wegeordnung für die Provinz Westpreußen von 1905, dem bayerischen Wegegesetzentwurf von 1905 und dem Wegegesetz für das Königreich Hannover von 1851 (bei Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 17 ff.). Siehe auch die beispielhafte Zusammenfassung der Literaturmeinung bei Max Bauer, a. a. O., S. 20 ff.

⁴ v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 344; v. Seydel, Bayerische Staatsrecht V, 486.

⁵ BayVGH XI, 325.

⁶ Bei Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen I, 2.

Weges darstelle¹. Vielmehr müsse stets eine Verfügung der öffentlichen Gewalt hinzutreten.

a) Die Arten der Widmung

Die Widmung einer Sache im Gemeingebrauch kann heute in verschiedenen Formen geschehen. Die abstrakte Widmung, durch die einer Sache die öffentliche Zweckbestimmung unmittelbar durch Rechtssatz zuerkannt wird, ist bei der Entstehung einer öffentlichen Straße nicht anwendbar. Sie erfordert stets das Mitwirken der Verwaltungsbehörde².

Ebenso scheidet die abstrakte gewohnheitsrechtliche Widmung aus, die nur bei den natürlichen, nicht bei den gewillkürten öffentlichen Sachen möglich ist. Diese erfordern immer eine konkrete Widmung, d. h. einen konkreten behördlichen Einzelakt³.

Unter Widmung wird in der Literatur meist nur diese konkrete Widmung verstanden⁴. Grundsätzlich bedarf sie keiner Form, d. h. sie kann auch durch konkludentes Handeln der Verwaltung vollzogen werden⁵. Diese Form der Widmung ist seit dem Inkrafttreten des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes nicht mehr rechtswirksam. Sie bedarf nun einer förmlichen Verwaltungsverfügung, die öffentlich bekanntzumachen ist⁶. Durch diese Allgemeinverfügung erhält die Straße ihre öffentlich-rechtliche Eigenschaft, sie wird für die Allgemeinheit benutzbar⁷.

1 Siehe dazu Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 12; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 25.

2 Siehe dazu näher Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 383; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 841.

3 Zippelius, a. a. O.; vgl. auch Kodal, Straßenrecht, S. 888; Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 5 zu Art. 6.

4 Fleiner, Institutionen, S. 23 ff.

5 Forsthoff, a. a. O. I, 385; Schmidt, a. a. O., S. 33.

6 Art. 6 Abs. 4 BayStrWG.

7 Siehe die inzwischen positiv-rechtlich erfolgte Regelung der Widmungen in § 35 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes v. 25.5.1976 (BGBl. I S. 1253) und in Art. 35 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes v. 23.12.1976 (GVBl. S. 544).

Widmung durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung¹ nicht in Betracht.

Laut den Anmerkungen zum Bayerischen Landrecht von 1756 konnte eine Straße "durch einen schriftlichen oder mündlichen Befehl" als öffentlich erklärt werden. Meist geschah dies jedoch nur in Form des tatsächlichen und langandauernden Allgemeingebrauchs der Verkehrsfläche².

Soweit eine Widmung für die öffentliche Rechtsnatur der Straße vorausgesetzt wurde, hatte sie ausdrücklich oder stillschweigend durch schlüssiges Handeln zu erfolgen. Im letzteren Fall bedeutete dies eine faktische Behandlung als öffentlicher Weg, wenn insbesondere der urkundliche Nachweis über die ehemalige Begründung des Weges nicht vorlag, der Weg aber tatsächlich seit Menschengedenken oder innerhalb ersitzender bzw. verjährender Zeit von jedermann frei benutzt worden ist³.

Diese Tatsache führte zu dem Rechtsinstitut der "unvordenklichen Verjährung". Darin wurde gemeinrechtlich die nicht mehr nachweisbare Widmung vermutet. Der langandauernde Gebrauch einer öffentlichen Sache und ihre Behandlung als solche sollte dadurch eine rechtliche Stütze finden und den Nachweis der grundsätzlich notwendigen Widmung

1 Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 23.

2 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.3.

3 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 346 f.; v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht V, 486 ff.; Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 570; Art. 24 des Entwurfs eines bayerischen Wegegesetzes von 1911 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 496); Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 197; RGZ 48, 297 (bei Bosch, Grundsätze des öffentlichen Wegerechts, S. 267); Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 41.

ersetzen¹.

Im Gegensatz zur gemeinrechtlichen Rechtsvermutung entstanden nach dem Bayerischen Landrecht durch die unvordenkliche Verjährung eigentliche, durch Ersitzung erworbene Rechte². Diese bereits dem römischen Recht bekannte Rechtsfigur³ brachte manche rechtliche Unsicherheit. Sie wurde beseitigt durch die Aufnahme des Altweges in die bis 1961 anzulegenden Straßen- und Bestandsverzeichnisse. Mit Eintragung galt eine fehlende Widmung als verfügt⁴ und damit die Straße als öffentlich. Diese Vermutung kraft Gesetzes ist im Schrifttum wegen ungeklärter Entschädigungsfrage hinsichtlich altrechtlicher Dienstbarkeiten nicht unbestritten⁵.

b) Die Rechtsnatur der Widmung

Die förmliche Widmung der öffentlichen Straßen und Wege ist nach heute herrschender Ansicht ein rechtsgestaltender Verwaltungsakt (VA)⁶. Da er sich an keine bestimmte Person oder Personengruppe

1 Zum Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung: Kodal, Straßenrecht, S. 890; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 842; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 81 ff.; v. Seydel-Graßmann-Piloly, Bayerisches Staatsrecht II, 362; BayVBl. 1926, 353 ff.; Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 509; Bosch, Grundsätze des öffentlichen Wegerechts, S. 267; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 23; BayObLG N.F. 7, 17; RGZ 102, 12. Dem preußischen Landrecht war dieses Rechtsinstitut fremd (Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 583).

2 Max Bauer, a. a. O., S. 136 ff.

3 "Vetustas" genannt (Max Bauer, a. a. O., S. 86).

4 Siehe Art. 67 Abs. 3 und 4 BayStrWG; Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 3 zu Art. 67.

5 Siehe die Argumentationshinweise bei Prandl-Gillessen, a. a. O.

6 Marschall, FStrG, Anm. 1 zu §2; Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 169 und 384; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 842; Maunz, Das Recht der öffentlichen Sachen, S. 12; Zimniok, BayStrWG, Anm. 3b zu Art. 6; Prandl-Gillessen, a. a. O., Anm. 2 zu Art. 6; Bochalli, Die Fortbildung des Wegerechts, S. 613; Groebe, Öffentliches Sachenrecht im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz, S. 181 f.; Mayer, Staats- und Verwaltungsrecht in Bayern, S. 634. Zur Legaldefinition des VA siehe §35 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes v. 25.5.1976 (BGBl. I S. 1253) und Art. 35 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes v. 23.12.1976 (GVBl. S. 544).

sondern an die Allgemeinheit richtet, ist er adressatlos.

Zur Zeit des Bayerischen Landrechts von 1756 geschah die Widmung durch obrigkeitlichen "Befehl". Seinen Rechtscharakter festzulegen, war erst die Literatur des beginnenden 20. Jahrhunderts bemüht. Otto Mayer lehnte sowohl einen obrigkeitlichen Akt als auch einen Verwaltungsakt ab. Die Widmung sei der "ins Werk gesetzte Wille des Staates, von nun an den bestimmten öffentlichen Zweck durch diese Sache zu erfüllen". Sie stelle sich als "Verleihung der Eigenschaft der öffentlichen Sache dar"¹.

Zur gleichen Zeit nahm aber schon die herrschende Meinung für die Widmung einen Verwaltungsakt an². Die Meinungen, daß es sich um ein nichtempfangsbedürftiges Rechtsgeschäft³ oder um eine verwaltende Staatsverfügung⁴ handle, konnten sich nicht durchsetzen.

Allein durch die Widmungserklärung erhielt der Weg seine öffentliche Eigenschaft. Unabhängig von Verkehrsbedeutung, Ausstattung, Benutzungshäufigkeit, Benutzungszweck oder Wegeigentum, wurde der Weg zur "Sache im Gemeingebrach" oder zur "öffentlichen Sache"⁵. Deshalb stellt sich seitdem die Widmung als ein reiner Formalakt dar. Diese Widmungslehre wurde von der gesamten deutschen Rechtsprechung der damaligen Zeit getragen⁶.

Diese Formalverfügung löste - wie heute - mancherlei Rechtsfolgen aus. Neben der Bestimmung, daß ein Weg zukünftig als öffentlich zu betrachten sei, legte die Widmung gleichzeitig die Wegeart, den Unterhaltungspflichtigen und eventuelle Verkehrsbeschränkungen fest⁷.

1 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 58 f.

2 Mit weiteren Nachweisen Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 94; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 196 f.

3 So Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 73.

4 Die kein VA sei, da sie keine Einzelfallregelung darstelle (so Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 26 ff.).

5 BayObLG, MABl. 1908, 266; VGH 4, 439; 8, 225; 25, 2; v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 344 ff.; Woerner, a. a. O., S. 196.

6 Mit Nachweisen Max Bauer, a. a. O., S. 79.

7 Vgl. VGH 36, 5.

Unerläßlich setzte sie jedoch die Verfügungsmacht des Widmungsberechtigten über das Wegegrundstück, bzw. seit dem Erlaß des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes, die Zustimmung des Wegeigentümers oder die Besitzeinweisung des Straßenbaulastträgers voraus¹.

Konnte die privatrechtliche Grundlage nicht nachgewiesen werden, war der Widmungsakt nichtig². Heute nimmt die herrschende Meinung nur eine Anfechtbarkeit der Verfügung an, wenn die genannten Voraussetzungen nicht gegeben sind³.

c) Die Widmungszuständigkeit

Die Widmung wird heute von der zuständigen Straßenbaubehörde verfügt: Für Staatsstraßen ist dies die Oberste Baubehörde, für Kreisstraßen der Landkreis oder die kreisfreie Gemeinde und für die übrigen Straßen die Gemeinde⁴.

Nach dem Bayerischen Landrecht von 1756 besaß die Landesherrschaft "Fug und Macht", Straßen als öffentlich zu erklären⁵.

Seit dieser Zeit konnte die Widmung nur von einer "dem öffentlichen Recht angehörenden Person"⁶, d. h. einer mit Wegehoheit ausgestatteten Körperschaft des öffentlichen Rechts ausgehen. Grundsätzlich war dies der Wegeunterhaltungspflichtige, auch "Wegeherr" genannt. Als widmende Organe kamen der Staat, Bezirke, Gemeinden, aber auch öffentlich-rechtliche Zweckverbände in Betracht⁷. Eine

1 Art. 6 Abs. 3 BayStrWG.

2 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 110.

3 So BGH vom 12.7.1967 (DÖV 1968, 132); BayObLG (BayVBl. 1971, 196).

4 Art. 6 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 58 BayStrWG. Für die Widmung der Bundesfernstraßen in Bayern ist gemäß §2 Abs. 6 FStrG die Oberste Baubehörde zuständig.

5 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.3.

6 Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 27.

7 Max Bauer, a. a. O., S. 29.

Besonderheit zeigte das preußische Wegerecht, wo privatrechtliche Gesellschaften die sogenannten Aktienschauseen durch "Verleihung" der Allgemeinheit widmen konnten¹.

Da es in Bayern keine ausgesprochene Wegepolizeibehörde wie in Preußen gab², waren für die Widmung bei Staatswegen das Staatsministerium des Innern, bei Bezirksstraßen der Bezirkstag und bei Gemeindewegen der Gemeinderat zuständig³. Distriktsstraßen⁴ konnten auch im Aufsichtswege als solche erklärt werden⁵.

Die ehemals zuständigen Straßenbaulastträger wurden heute von den Straßenbaubehörden abgelöst⁶.

d) Die Rechtspflicht zur Widmung

Ein subjektiv-öffentliches Recht des einzelnen auf Vornahme einer Widmungserklärung sah das bayerische Wegerecht zu keiner Zeit vor. Dennoch besteht heute für die zuständige Körperschaft des öffentlichen Rechts eine objektive Widmungspflicht dann, wenn das Verkehrsbedürfnis eine öffentliche Straße erfordert und die Voraussetzungen für die Widmung vorliegen⁷. Diese Verpflichtung ist Ausfluß der staatlichen Daseinsvorsorge, die sich in der Darbietung von Wegen für den allgemeinen Verkehr und damit als Erfüllung einer Verwaltungsaufgabe äußert.

1 Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 27.

2 Siehe z. B. die preußische VO vom 17.3.1839 und das abändernde Gesetz vom 20.6.1887 (bei Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 10).

3 Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 197; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 96 und 157 (mit einzelnen Nachweisen).

4 Das sind die späteren Bezirksstraßen (siehe im Unterpunkt: Die Einteilung der Straßen und Wege).

5 Art. 28 des Distriktstratgesetzes vom 28.5.1852 (bei Spiess, Straßenwesen, S. 177). Zum heutigen Rechtszustand siehe Bochalli, Die Fortbildung des Wegerechts, S. 613; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 843; Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 1 zu Art. 6.

6 Art. 6 Abs. 2 BayStrWG.

7 Prandl-Gillessen, a. a. O.; Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 635.

Dem älteren Recht fehlt noch die Vorstellung staatlicher Leistungspflicht, die erst die moderne Staats- und Verwaltungsrechtslehre ins Leben rief. Dementsprechend wurde die Widmung als Ausfluß staatlicher Gewalt verstanden, deren Vornahme im freien Ermessen der öffentlichen Hand stand¹. Für Bezirke oder Gemeinden konnte sich eine Widmungspflicht allenfalls aus der Pflicht zur Übernahme eines Weges von einem anderen Baulastträger ergeben². Eine generelle Pflicht zur Herstellung erforderlicher Wege mit anschließender Widmung forderte erstmals Otto Mayer, der diese Pflichtaufgabe in der Selbstverwaltungslast der Gemeinde und der höheren Verwaltungsbehörde begründet sah³.

C. Die Umstufung und Einziehung von Straßen und Wegen

Veränderte Verkehrsbedeutung, falsche Klassifizierung oder Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls verpflichten heute die Straßenbaubehörde zur Umstufung einer öffentlichen Straße⁴. Außer bei falscher Einordnung kann aus gleichen Gründen eine Pflicht zur Einziehung gegeben sein⁵.

Da mit der Umstufung in der Regel der Straßenbaulastträger wechselt, erweist sich diesem gegenüber die Umstufungsverfügung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt⁶. Dagegen ist die Einziehungsver-

1 Vgl. Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 28; Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 97 f.; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 197.

2 Woerner, a. a. O., S. 198. Eine Verpflichtung zur Widmung konnte ferner aus § 19 des Reichsbahngesetzes vom 30.8.1924 (RGBl. II, 278) in den dort genannten speziellen Fällen erwachsen.

3 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, S. 113.

4 Art. 7 Abs. 1 und 2 BayStrWG.

5 Art. 8 Abs. 1 BayStrWG.

6 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 3 c zu Art. 7.

fügung als Gegenstück zur Widmung adressatlos. Auf Vornahme derartiger Verfügungen hat der einzelne ebensowenig einen Rechtsanspruch wie auf die Widmung oder den Bestand einer öffentlichen Straße¹.

Die Möglichkeit der Ab- oder Aufstufung einer Straße war dem älteren Recht nicht fremd. So sagt z. B. das Weistum von Sandhofen aus dem Jahre 1527: "Und wer es, daz der Wege (die rechte Landstraße) zu enge were, so mag die gemeinde ein rechten herwege da auss hin machen..."². Nach dem bayerischen Landrecht von 1616 sollten unnötige Straßen, Holz- und Altwege von den Amtsleuten und "Landsessen... vergraben... vermacht... oder verschlagen" werden können³, was einer Auflassung der Wege gleichkommt.

"Abänderung" und Einziehung von Wegen standen im 18. Jahrhundert in der Macht der Landesherrschaft⁴. Dieses Recht ging im 19. Jahrhundert auf die entsprechenden Straßenbaulastträger als zuständige Widmungsbehörden über⁵. Zur rechtsgültigen Umstufung bedurf-

1 Vgl. Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 1 zu Art. 8; Kodal-Gudat, Handbuch des Straßenbaurechts, S. 3 f.

2 Grimm, Weistümer I, 459. Bei Abänderung einer Land- und Heerstraße war die Genehmigung des Königs erforderlich, da diese unter seiner Oberaufsicht standen (Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 7).

3 Landts- und Policeyordnung von 1616, 5. Buch, 10. Titel; ebenso III. Titel, § IV der Polizeiordnung aus dem Landrecht der Oberpfalz von 1657.

4 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n. 3; so auch das churfürstlich sächsische Mandat vom 28.4.1781 (bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 26).

5 Vgl. VO vom 4.1.1833 und vom 16.5.1834 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 823 f. und 831 f.; Art. 10 und 25 des bayerischen Wegegesetzentwurfs von 1855 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 491). §2 des Regulativs für das Herzogtum Berg vom 17.1.1876 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 485 f. Siehe ferner § 22 der preußischen WegeO von 1905 (Ministerialakte, a. a. O., MJu 10 492); Art. 35 des bayerischen Wegegesetzentwurfs von 1906 (Ministerialakte, a. a. O., MJu 10 492); Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen, S. 6.

te es schließlich einer neuen Widmung der neuklassifizierten Straße¹. Sie konnte in Bayern ebenso wie die Entwidmung durch schlüssiges Handeln der Behörde erfolgen². Nach dem Straßenneuregelungsgesetz vom 26. März 1934 war eine Neueintragung oder Löschung im Straßenverzeichnis vorzunehmen. Da die Umstufung und die Einziehung von Straßen und Wegen heute nur durch eine bekanntzumachende förmliche Verfügung wirksam wird³, konnte die ehemals rechtsgestaltende Funktion der Eintragung entfallen⁴.

Auf- oder Abstufung berührten - wie ehemals - die Rechtsnatur des öffentlichen Weges nicht. Mit Wirksamkeit des Einziehungsakts, der das Recht des "usus publicus" vernichtet, endet dagegen die Existenz der öffentlichen Sache, die durch Verlust ihrer öffentlichen Eigenschaft sich wieder der Privatrechtsordnung unterwirft.

D. Die Indienststellung von Straßen und Wegen für den Gemeingebrauch

Neben den genannten Voraussetzungen muß zur Entstehung einer öffentlichen Straße heute der Realakt der Indienststellung treten, um die Sache der Allgemeinheit zugänglich zu machen⁵. Ohne tatsächliches Zurverfügungstellen wäre die Zweckbindung der öffentlichen Sache relativ sinnlos. Mit der Indienststellung wird die eigentliche Sachnutzung erst möglich. Sie ist - neben der widmungsrechtlichen - wesentliche Voraussetzung, mit der die Entstehung der öffent-

1 Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 214; BayVG 29, 96.

2 Dagegen bedurfte es in Preußen zur Einziehung einer Straße schon eines förmlichen Beschlusses der Wegepolizeibehörde (§§ 56 und 57 des preußischen Zuständigkeitsgesetzes vom 1.8.1883, bei: Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 149).

3 Siehe Art. 7 Abs. 2 und 3; Art. 8 Abs. 1 und 2 BayStrWG.

4 Vgl. Prandl-Gillesen, BayStrWG, Anm. 5 zu Art. 3.

5 Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 842; Maunz, Hauptprobleme, S. 350.

lichen Sache abgeschlossen wird¹.

Da die Literatur gegen Ende des letzten Jahrhunderts den Begriff des Widmens als "in Dienst stellen" oder "dem allgemeinen Verkehr öffnen"² interpretierte, hatte der Widmung das tatsächliche Darbieten der öffentlichen Sache für die Allgemeinheit zu folgen³. Ohne sie war ein öffentlicher Weg nicht denkbar. Wie gesehen, rangierte dieses Element jahrhundertlang vor bzw. anstelle einer förmlichen Widmungsverfügung.

5. Die Benutzungsordnung von Straßen und Wegen

Lange bevor man sich Gedanken darüber machte, wie ein öffentlicher Weg rechtlich entsteht, existierten Regeln, die den gemeinsamen Gebrauch der Pfade und Stege in irgendeiner Weise ordneten⁴. Sie können als die ältesten Wegevorschriften angesehen werden.

A. Der Gemeingebrauch

a) Die Rechtsnatur des straßenrechtlichen Gemeingebruchs

Der Rechtsbegriff des straßenrechtlichen Gemeingebruchs besagt, daß die Benutzung öffentlicher Straßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften gestattet ist⁵. Mit Rücksicht auf die anderen Mitbenutzer ist diese Art der Straßenbe-

1 Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 842; Forsthoff, Verwaltungsrecht I, 387; Kodal, Straßenrecht, S. 885.

2 Nachweise bei Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 30; vgl. auch Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, S. 42; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 41.

3 v. Gierke, Deutsches Privatrecht, S. 20.

4 Derartige Nutzungsrechte sind seit dem 6. Jahrhundert nachgewiesen (Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 42).

5 § 7 Abs. 1 FStrG, Art. 14 Abs. 1 BayStrWG.

nutzung im Rahmen der Gemeinverträglichkeit¹ zulassungsfrei².

Lange war umstritten, ob ein Rechtsanspruch auf Teilnahme am Gemeingebrauch besteht. Nach der Theorie, die die Straßen als Verwaltungsleistung versteht, folgt, daß der straßenrechtliche Gemeingebrauch Bestandteil dieser Verwaltungsleistung ist. Danach unterliegt die Teilnahme am straßenrechtlichen Gemeingebrauch den allgemein für die Inanspruchnahme von Verwaltungsleistungen geltenden Grundsätzen³.

Heute besteht Einigkeit darüber, daß es zwar keinen Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung, wohl aber einen Rechtsanspruch auf Ausübung des bestehenden Gemeingebrauchs gibt⁴. Nach der rechtlichen Konstruktion der öffentlichen Straßen als Verwaltungsleistung, stellt sich der Rechtsanspruch auf Teilnahme am straßenrechtlichen Gemeingebrauch als ein subjektiv-öffentliches Recht im Sinne eines Leistungsanspruchs gegen die öffentliche Gewalt dar, der auf Teilhabe an den öffentlichen Leistungen gerichtet ist⁵.

Das Wesen des Gemeingebrauchs scheint ursprünglich aus den allgemeinen Freiheitsrechten des Menschen entstanden zu sein. Der Allgemeinheit, d. h. jedermann ohne Unterschied, stand der öffentliche Weg ohne besondere Zulassung offen. Nach römischer und altdeutscher Rechtsauffassung wurde der Gemeingebrauch allgemein als ein Recht des Bürgers, bzw. des Gemeindegossen verstanden⁶. Das Benutzungsrecht des Dorfgossen am mittelalterlichen Allmendweg äußerte

1 Marschall, FStrG, S. 237 ff.

2 Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 389 ff.

3 Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 17.

4 Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 338 ff.; Kodal, Straßenrecht, S. 254 ff.; Forsthoff, a. a. O., S. 363.

5 Ausführlich dazu mit weiteren Belegen Bartlsperger, a. a. O., S. 16 f.; Salzwedel, Wege- und Verkehrsrecht, S. 556; siehe zum Gemeingebrauch als bloßer Reflexwirkung objektiven Rechts bei Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 44 ff.

6 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 73.

sich als ein eigentumsähnliches Recht, welches sich aus der Mitgliedschaft zur Dorfgemeinschaft ergab¹. Es handelte sich um kein öffentliches Recht, sondern um eine privatrechtliche Gerechtsame, denn Rechte und Pflichten am Weg wurden noch durchaus privatrechtlich aufgefaßt².

Ob diese Rechtsansicht auch auf den Gemeingebrauch der öffentlichen Land- und Königsstraßen übertragen werden kann, ist heute kaum mehr belegbar. Zu spärlich sind dafür die Überlieferungen alter Rechtsgepflogenheiten. Sie beschränken sich auf die ständige Betonung, daß Straßen "offen und frei" für jedermann zu sein haben³.

Ein eigenständiges Recht auf Gemeingebrauch der öffentlichen Wege läßt sich erst nach der bayerischen Verordnung vom 14. Juli 1751 vermuten. Dort heißt es: "... Straßen, welche den Untertanen ob utilitatem publicam... zustehen..."⁴. Gesetzlich wurde dieses Recht - im Gegensatz zum römischen Recht - jedoch nirgends ausdrücklich verbrieft⁵. Ein Rechtsanspruch auf Eröffnung des Gemeingegebrauchs bestand dagegen auch früher nicht⁶.

Soweit man das Recht auf Ausübung des bestehenden Gemeingegebrauchs gegen Ende des letzten Jahrhunderts dem öffentlichen Recht zuschrieb⁷, sah man es nicht als subjektives öffentliches Recht an. Im einzelnen faßte man es nur als Form eines Rechtsreflexes

1 v. Maurer, Markenverfassung, S. 162 f.

2 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 398 f.; vgl. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 66.

3 So z. B. schon Art. 8 des Landfriedens von 1256: "Alle Straßen sollen offen und frei sein über ganz Bayern, auf dem Lande, auf dem Wasser und für den, der durch das Land reisen will". (Bei Knoll, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, S. 175). Bildstöcke, Sühnekreuze und Geleitsäulen sind äußere Kennzeichen der Allgemeinbenutzung (so Gabler, Die Erforschung alter Straßen und einstiger Postwege, S. 312).

4 Doellinger, VO-Sammlung 16, 666 ff.

5 Siehe Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 § 11 n.3.

6 Vgl. ME vom 12.6.1847 (Doellinger, a. a. O. 31, 225).

7 So v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 345 f.

auf. Die Mehrzahl der Autoren hielt jedoch am privatrechtlichen Charakter des Benutzungsanspruchs fest¹.

Mit zunehmender rechtlicher Ausgestaltung der Widmung, die schließlich allein - und nicht etwa eine Servitut - den Gemeingebrauch entstehen lassen konnte, löste man sich seitdem immer mehr von der Vorstellung, daß er eigentumsrechtlicher Ausfluß sei. Vielmehr würde er durch die Widmungserklärung originär begründet². Der Pflicht des Straßenbaulastträgers zur ungehinderten Passage stand aber kein verwaltungsrechtlich verfolgbarer Anspruch auf Gemeingebrauch gegenüber. Das Benutzungsrecht des einzelnen leitete sich aus der Gemeingebrauchsbefugnis der Allgemeinheit ab³ und stellte sich bis in jüngste Zeit als ein Rechtsreflex dar⁴. Diese Rechtsgestaltung wurde jedoch der neueren Auffassung von der Leistungsverwaltung nicht gerecht.

b) Der Umfang und die allgemeinen Grenzen des Gemeingebrauchs

Der Umfang des Gemeingebrauchs beschränkt sich nach der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung auf den Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen der Widmung zum "Verkehr"⁵. Dementsprechend ist das Straßenverkehrsrecht für den Inhalt des Gemeingebrauchs "mitbestimmend"⁶. Zum Verkehr gehört das Gehen, Fahren,

1 Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 391 f.

2 Siehe umfassend dazu das Rechtsgutachten aus dem Jahre 1920 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 497); v. Gierke, Deutsches Privatrecht, S. 193; Otto Mayer, Verwaltungsrecht I, 111.

3 Vgl. v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 350; v. Seydel-Graßmann-Piloly, Bayerisches Staatsrecht II, 361; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204.

4 Siehe Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 211; Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 286.

5 § 7 Abs. 1 FStrG; Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Dazu näher Kodal, Der gesteigerte Gemeingebrauch in den neuen Straßengesetzen, S. 444 ff.; Marschall, FStrG, S. 239 ff.; Schmidt-Bens, Gemeingebrauch, S. 4 ff.

6 So BVerwG vom 12.12.1969 (BayVB1. 1970, 443).

Reiten und Viehtreiben¹ sowie der sogenannte ruhende Verkehr².

Generell findet der Gemeingebrauch dort seine Grenze, wo die Benutzung des anderen behindert oder ausgeschlossen wird. Die Mitbenutzung gilt es in den verkehrsbehördlichen Vorschriften zu ordnen und zu regeln. Sie hängt ab von der Art und Intensität des Verkehrs, aber auch von der Kapazität und Beschaffenheit der Straßen. Dadurch bleibt der Gemeingebrauch stets wandelbar. Fehlt im einzelnen eine Beschränkung der gemeingebrauchlichen Benutzung, so richten sich Art und Umfang nach der "Verkehrsüblichkeit". Anhalt dafür sind die zeitlichen und örtlichen Gegebenheiten.

Die Zweckbestimmung der Straße "für den Verkehr" hat in höchst-richterlicher Rechtsprechung eine weite Auslegung erfahren³. Danach fällt unter die gemeingebrauchliche Benutzung jede, die sich aus der Eigenschaft der Straße als Verkehrsweg auch nur mittelbar ergibt, sofern sie "verkehrsüblich" ist⁴.

Jede verkehrsübliche Straßenbenutzung muß aber "gemeinverträglich" sein. Dies erfordert die gegenseitige Rücksichtnahme⁵.

Geringe Verkehrsdichte, langsame Fahrzeuge und weiträumige Besiedlung verlangten vor Jahrhunderten noch keine derart differenzierten Regelungen des Gemeingebrauchs. Sie erschöpften sich haupt-

1 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 2 zu Art. 14.

2 Zu ihm gehört z. B. das Anhalten und Parken.

3 Siehe RGZ 123, 186; BGHZ 22, 399.

4 Dazu ausführlich Krause, Gemeingebrauch, S. 53 ff.; Bartlsperger, Die Werbenutzungsverträge der Gemeinden, S. 72; Krüger, Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege, S. 21; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 38 ff.; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 846; Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen, S. 74.

5 Näher dazu Raps, Anliegergebrauch, S. 43 ff.

sächlich in der Anordnung, die Wege für die allgemeine Benutzung freizuhalten. So sollten nach dem Freisinger Rechtsbuch von 1328¹ alle Straßen "zu jeder Zeit geöffnet sein". Der Gemeingebrauch des ländlichen Wegenetzes im Mittelalter war aber auch schon gewohnheitsrechtlich umrissen. Einerseits beinhaltete er alles, was im wirtschaftlichen Interesse war, andererseits gebot das "Prinzip des geringsten Schadens" Einhaltung².

Als Inhalt des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs nannte das bayerische Landrecht von 1616 das Recht, "zu gehen, zu spazieren, zu treiben, zu fahren, zu ziehen, Holz, Stein und Gestreiß durchzuschleppen und dergleichen"³.

Das ALR sah im freien Gebrauch der Land- und Heerstraßen die Freiheit eines jeden "zum Reisen und zum Fortbringen seiner Sachen..."⁴.

Nach § 2 der preußischen Wegeordnung von 1905 konnte der Gemeingebrauch auf eine bestimmte Benutzungsart oder einen Benutzungszweck beschränkt werden. Danach konnte ein Weg als Fahr-, Reit-, Fuß- oder Mühlen-, Kirch-, Schulweg und dergleichen gewidmet sein⁵, was die öffentliche Eigenschaft des Weges jedoch nicht berührte⁶.

Die einzelnen Benutzungsarten konnten nicht schrankenlos sein. So suchte man zu Beginn dieses Jahrhunderts ihre allgemeinen Grenzen aus dem Wesen des Gemeingebrauchs abzuleiten⁷. Es sind dies die Ansätze des Prinzips der Gemeinverträglichkeit. Es er-

1 Art. 149.

2 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 414.

3 v. Schmidt, Kommentar zum Landrecht von 1616, LR XV. Tit., 7.

Art., Anm. 6. So auch das Bayerische Landrecht von 1756 (Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.1).

4 § 7 II 15 ALR.

5 Ministerialakte im Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 492.

6 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 31.

7 So Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 46.

gänzte den Grundsatz der Ortsüblichkeit¹. Darunter konnte jede Art der Wegebenutzung fallen, die "unschädlich" war².

Der Kommentar zur bayerischen Gemeindeordnung von 1927 definierte den Gemeingebruch inhaltlich als das Recht aller, sich auf den öffentlichen Wegen selbst zu bewegen und andere Menschen und Sachen zu befördern³.

Zunehmender technischer Fortschritt, quantitativer Umfang und Art der Benutzung haben alle für den Gemeingebruch herkömmlichen Vorstellungen umgestoßen und die wesentliche Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer weitgehend aufgehoben. All diese ständigen Veränderungen bedürfen erneuter direkter Eingriffe der Verwaltung. Von Gemeingebruch in Überliefertem Sinne kann man jedenfalls soweit kaum mehr sprechen.

c) Spezielle Beschränkungen des Gemeingebruchs

Außer den aufgezählten Grenzen unterlag der Gemeingebruch hauptsächlich im Mittelalter ganz besonderen und heute längst vergessenen Einschränkungen.

aa) Der Geleitszwang

Der mittelalterliche Geleitszwang stellte eine starke Behinderung des damaligen Verkehrswesens dar. Er war eine negative Fortbildung des einstigen Geleitsrechts. Dieses war ebenso wie das Zoll-

1 v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht V, 496 und 503; Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 57 ff.

2 Schmidt, a. a. O., S. 59.

3 Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204; siehe ferner zu den neueren Definitionen des Gemeingebruchs Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 510; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 210; Ganschezan-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebruch, S. 286 f.; Loening, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 581; v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 26 f.; Schmidt, Wegerecht in Württemberg, S. 100.

recht ein Attribut kaiserlicher Machthoheit. Nach ihrem Verfall wurde es Bestandteil der fürstlichen Hoheitsrechte¹.

Das Geleitsrecht bedeutete ursprünglich das Recht der Herrschaft, Reisenden Schutz gegen Beraubung oder Behinderung zu gewähren². Es gehörte zu den niederen Regalien und berechnete die Inhaber zur Einnahme von Geleitgeldern³. Anfänglich war es ein Pflichtrecht⁴, das die Gewährung "lebendigen Geleits" beinhaltete. Im Laufe der Zeit wandelte es sich jedoch zum sogenannten "toten Geleit" und mußte vielfach den Namen für neue Zölle und Zollaufschläge hergeben. Unausbleiblich war das Zwangsgeleit, welches jeden Rechtsgrundes entbehnte und den Reisenden unter hohen Abgaben zur Benutzung einer bestimmten Straße zwang. Wer die Geleitsgebühren nicht entrichtete, setzte sich organisierten Plünderungen aus⁵.

Im ausgehenden Mittelalter scheint der Geleitszwang seine Bedeutung verloren und in Form des "Schutzgeleits" vereinzelt weitergelebt zu haben.

bb) Der Straßenzwang

Aus dem Geleitszwang entwickelte sich in der Folge der Straßenzwang. Als Maßnahme gegen überhöhte Straßenzölle, Geleits- und Wegegebühren versuchten die Fuhrleute neue, nicht besteuerte Straßen und Wege zu finden. Obwohl nach der Verordnung Friedrichs II. von 1235⁶

1 Spiess, Straßenwesen, S. 56.

2 Erler-Kaufmann, Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte I, 1481.

3 § 19 Nr. 7 des Mainzer Landfriedens von 1237; Sachsenspiegel, LR II 27 § 2.

4 Mit Nachweisen Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 46.

5 Siehe auch die Ausführungen auf S. 81. Zum Geleitszwang im einzelnen: Haferlach, Das Geleitswesen der deutschen Städte im Mittelalter, S. 151 ff.; Gengler, Privatrecht, S. 459; Hitzler, Die Straße, S. 154 ff.; Spiess, a. a. O., S. 57 ff.

6 Mon. Germ. Leg. II, 315.

und Art. 8 des Bayerischen Landfriedens von 1256¹ alle Straßen frei und offen für jedermann unter Verbot des Straßenzwanges erklärt wurden, versuchten die Privilegieninhaber mit Gewalt ihre verbrieften Gebühren zu sichern. Unter Strafe war dem einzelnen nur noch die Benutzung einer vorgeschriebenen abgabepflichtigen Straße gestattet.

Der Straßenzwang erlebte seinen Höhepunkt in der Zeit der erstarkten Landesherrschaft und der Städteblüte². In der Verordnung vom 15. Juli 1772 können noch seine Nachwirkungen erkannt werden: "Nebenwege, wodurch Maut und Zoll umfahren wird, sollen verschlagen oder mit Verbotstafeln besteckt werden"³.

cc) Der Stapelzwang

Eng verbunden mit dem Straßenzwang war der Stapelzwang. Ihn führten im 11. und 12. Jahrhundert die aufkommenden Städte als eine Art Vorkaufsrecht ein. Alle auf den Zwangsstraßen transportierten Waren mußten von den Händlern in den Städten für eine bestimmte Zeit niedergelegt und feilgehalten werden. Als Instrument der Wirtschaftspolitik wurde den Städten vom Kaiser das sogenannte Stapelrecht gezielt verliehen, wodurch zum Beispiel München, Augsburg, Nürnberg und Leipzig zu bedeutenden Umschlagplätzen empor-

1 Bei Hitzer, Die Straße, S. 152.

2 Siehe auch auf S. 81 ff. Näher zum Straßenzwang: Mitteis, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 140; Gönnerwein, Das Stapel- und Niederlagsrecht, S. 23; Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, S. 72.

3 Bei Doellinger, Übersicht, S. 356. Siehe auch den Kommentar zum Bayerischen Landrecht von 1756 (Kreittmayr, Anmerkungen, p.2. c.8 §16 n.26) und die Zollordnung von 1759 für das Gebiet Ansbach - Bayreuth (bei Spiess, Straßenwesen, S. 86).

wuchsen¹. Bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert lassen sich in Bayern Stapelrechte nachweisen², die den freien Gebrauch der Straßen zumindest für den Warenverkehr stark einschränkten.

dd) Das Grundruhrrecht

Das sogenannte Grundruhrrecht ist ebenfalls ein Einfall mittelalterlicher Landesherrlichkeit. Ähnlich dem Strandrecht gewährte es dem Territorialherren alles, was vom Wagen fiel oder zum Beispiel durch Umkippen den Boden berührte. Auch diese Anmaßung, die nirgends einen Rechtsgrund fand, muß als eine Gemeingebruuchsbeschränkung angesehen werden. 1316 verbot Kaiser Ludwig das Grundruhrrecht in ganz Bayern³. Dennoch läßt sich dieses grundherrliche Recht vereinzelt bis ins 18. Jahrhundert verfolgen⁴.

ee) Verkehrsabgaben

Uneinigkeit herrscht heute zu der Frage, ob der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen unentgeltlich zu sein habe oder ob ihn Benutzungsgebühren mittelbar beschränken können. Während das Reichsgericht und der BGH ein Entgelt für gemeingebräuchliche Benutzung

1 Siehe dazu die Urkunde Kaiser Ludwigs des Bayern von 1340 (Original im Hauptstaatsarchiv München); Art. 323 des Münchener Stadtrechtsbuchs (bei Dirr, Denkmäler des Münchener Stadtrechts, S. 408); mit vielen Nachweisen Hitzer, Die Straße, S. 154; Sachsenspiegel II, 356 (bei Gönnerwein, Das Stapel- und Niederlagsrecht, S. 1 ff. mit weiteren Hinweisen); Hoffmann, Deutsches Zollrecht, S. 58 f.; Stolz, Zur Entstehungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 22 f.; Münchener Verfassungsurkunde Kaiser Ludwigs von 1332 (bei Dirr, a. a. O., S. 139 ff., 209 ff.). Siehe auch die Ausführungen auf S. 83 f.

2 Stolz, a. a. O., S. 23; Gengler, Privatrecht, S. 84.

3 Nach Quitzmann, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren, S. 108.

4 Bechtel, Wirtschaftsgeschichte, S. 287. Siehe auch auf S. 84 sowie Hitzer, a. a. O., S. 153.

öffentlicher Wege als Widerspruch zum Begriff und Wesen des Gemeingebrauchs ansehen¹, hält ein Teil der Literatur die Unentgeltlichkeit jedenfalls zur Qualifizierung des Gemeingebrauchs für nicht relevant. Eine Nutzungsgebühr dürfte jedoch allenfalls zur Bestreitung der allgemeinen Unterhaltungs- und Betriebskosten durch förmliches Gesetz zu erheben sein³.

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren in allen deutschen Ländern Maut, Straßen- und Brückenzölle noch weit verbreitet. Mit dem Fall der Zollschranken innerhalb des Reichsgebiets sind die verschiedenen, vielfach üblichen, verkehrsstörenden Wegebenutzungsgebühren mit der Zeit untergegangen. § 13 Abs. I Satz 4 des Finanzausgleichsgesetzes vom 9. Apr. 1927⁴ verbot schließlich im gesamten Reich jegliche Erhebung von "Chaussee- und ähnlichen Wegegeldern".

Dennoch waren diese seit der ältesten Zeit ständige Einrichtung des Verkehrswesens. Schon im römischen Reich war zum Beispiel das Zollwesen in allen Regionen und Provinzen vollständig ausgebildet. Das Recht zur Zollerhebung hat das fränkische Reich übernommen⁵. Als Gegenleistung für die Benutzung der Straßen wurden diese Gelder für die Herstellung und Unterhaltung der Durchgangsstraßen vereinnahmt⁶.

Zu diesen Abgaben traten im 13. Jahrhundert das Wegegeld, das bekannte Geleitsgeld und seit dem 14. Jahrhundert der Brückenzoll,

1 RGZ 132, 402; 150, 218; BGHZ 19, 90; 21, 329; 11, 397.

2 So Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 390.

3 Vgl. § 7 Abs. 1 Satz 4 FStrG; Art. 14 Abs. 2 und 4 BayStrWG; ferner dazu Bortlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 17 f.; Krause, Gemeingebrauch, S. 76 ff.; Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung, S. 135; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 34 ff.

4 Bei Krause, a. a. O., S. 77.

5 Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 8.

6 Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte II, 304; IV, 50 f. Siehe dazu auch die Ausführungen mit weiteren Nachweisen auf S. 39 f.

die im Prinzip alle eine Gebühr für die Straßenbenutzung darstellten¹. Das Einnahmerecht, welches ursprünglich zu den verleihbaren Regalien gehörte, maßen sich seit dem 12. Jahrhundert die Landesherren in immer stärkerer Weise an. An jeder nur denkbaren Stelle tauchten neue Zollschranken auf. Nur in den seltensten Fällen wurden jedoch Zölle und Wegegelder ihrem eigentlichen Zweck zugeführt. Mit der Zeit erhielten sie den Charakter einer Steuer².

Mit Errichtung einer bayerischen Straßenbauverwaltung rückten im 18. Jahrhundert die Wege-, Brücken- und Pflasterzölle wieder in den Bereich einer Gebühr, die für Sicherheit und Schutz der Wegebenutzung bzw. für Bau- und Herstellungskosten zu entrichten war³.

Sämtliche Wegegelder wurden in Bayern bereits durch die Verordnungen aus den Jahren 1828, 1834 und 1840⁴ beseitigt und der Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen dieser Bürde entledigt. Dennoch lebte seit 1933 die Diskussion über eine Autobahnbenutzungsgebühr wieder auf.

d) Die Sicherung des Gemeingebrauchs

Der volkswirtschaftlichen Bedeutung der öffentlichen Straßen war man sich schon seit ältester Zeit bewußt. Aus diesem Grunde sollte ihr freier Gebrauch durch verschiedene, in den Jahrhunderten sich wandelnde Rechtsinstitute besonders geschützt werden.

1 Stolz, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, S. 18. Näher dazu auf S. 85 ff.

2 Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, S. 68; Riezler, Studien zur ältesten Geschichte Münchens, S. 303; Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 368.

3 Vgl. Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.8-14 und VO vom 24.1.1787 (Mayr, VO-Sammlung III, 477).

4 Nach v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 30. Siehe dazu auch auf S. 145 f.

aa) Der Straßenfrieden

Den umfassendsten Schutz genoß der ehrbare Reisende¹ auf der mittelalterlichen Königsstraße. Sie stand unter dem Friedensbann, d. h. auf ihr galt das Gebot des öffentlichen Landfriedens, dessen besondere Sicherung der König selbst garantierte. Der "ewige Friede" wurde erstmals urkundlich im Sachsenspiegel niedergelegt², obwohl Ansätze bereits in fränkischer und besonders in karolingischer Zeit vorhanden waren³. Diese Bestimmung übernahmen der Schwabenspiegel⁴, das Freisinger Rechtsbuch von 1328⁵ und das Landrecht Ludwigs des Bayern von 1346⁶.

Auf Grund des erhöhten Friedens wurden Angriffe auf der öffentlichen Straße sowie ihre Beschädigung besonders hoch bestraft⁷. Dazu diente seit der Karolingerzeit bis zur Neuzeit ein besonderes Strafrecht⁸.

Der mittelalterliche Straßenfriede lebt im Prinzip noch heute in besonderen Schutzvorschriften für die öffentlichen Wege⁹.

bb) Das Straßengericht

Zur steten Mahnung an den Straßenfrieden und damit zur ungehinderten Benutzung öffentlicher Straßen sollte auch die mittelalterliche Einrichtung des Straßengerichts dienen. Da die Königsstraße

1 Siehe dazu auf S. 75.

2 Sachsenspiegel II, Art. 59 und 66.

3 Lieberich, Rechtsgeschichte, S. 48.

4 Schwabenspiegel, L 248.

5 Freisinger Rechtsbuch, Art. 72.

6 Landrecht von 1346, Art. 96.

7 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 421 f.; Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 9 f.; Redslob, Des Reiches Straße, S. 14; Quitzmänn, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren, S. 65 und 271. Mon. Germ. Leg. III, 68 und 692.

8 Siehe Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 383; vgl. ferner den Kreisabschied zu Landshut vom 16.12.1559 (bei v. Lori, Sammlung des bayerischen Kreisrechts von 1531-1757, S. 85).

9 Vgl. § 23 FStrG und Art. 65 BayStrWG.

wegen ihrer Öffentlichkeit auch für die allgemeine Rechtsprechung vorgesehen war, sollte der Straßenfrevler sofort an der Straße gerichtet und an einem weithin sichtbaren Sündergalgen aufgehängt werden¹. Erst mit der Verordnung vom 3. Aug. 1814 sollten die alten, nicht mehr benutzten Richtstätten und Galgen "demoliert und hinweggeschafft werden"².

cc) Absperrverbote

Dem Wesen des Gemeingebrauchs entspricht heute das verkehrsrechtliche Verbot der Wegsperrung³. Seit den ältesten bayerischen Gesetzen⁴ hat es sich in den Weistümern und Rechtsspiegeln⁵ praktisch lückenlos erhalten.

dd) Das Stangenrecht

Zur Erhaltung des ungehinderten Gebrauchs der gesamten Straßenbreite entwickelte sich im Mittelalter das sogenannte Stangenrecht. Auch als Lanzen- oder Überfangsrecht bezeichnet⁶, ließ der Stadtherr regelmäßig einen Gegenstand bestimmter Länge quer durch die Straßen führen und so die Straßenbreite überprüfen⁷. Was die Stange berührte, mußte sofort beseitigt werden. Teilweise wurde damit auch der freie Luftraum über dem Straßenkörper gemessen, eine Aufgabe, wie sie heute der Straßenverwaltung obliegt.

1 Schwabenspiegel, L 42. Siehe näher dazu v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 8 und 10; Grimm, Deutsche Rechtsaltertümer I, 211 ff. und 331 ff. sowie die Ausführungen auf S. 75 f.

2 Doellinger, Übersicht, S. 199.

3 § 32 STVO.

4 Lex Baivariorum X, 19-21.

5 Siehe die Fußnote 2 auf S. 76; weitere Nachweise bei Gengler, Privatrecht, S. 89. Siehe auch Art. 24 des Ratsbuchs von München (um 1372) (bei Dirr, Denkmäler des Münchener Stadtrechts, S. 513, vgl. auch die Gesetze auf S. 271 und 423); Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 § 11 n.4.

6 Gengler, a. a. O.

7 Siehe näher dazu auf S. 76 f.

ee) Das Fütterungsrecht

Als ein Ausfluß des freien Gebrauchs öffentlicher Straßen kann die einmalige Einrichtung des im Mittelalter auftauchenden Fütterungsrechts angesehen werden. Es gewährte dem Reisenden und seinem mitgeführten Pferd im Notfall Nahrung, die sich auf den angrenzenden Grundstücken befand¹. Das Fütterungsrecht scheint weit verbreitet gewesen zu sein, denn es wird im Landfrieden von 1156², im Sachsenspiegel³ und im Freisinger Rechtsbuch von 1328⁴ erwähnt und konnte sich zumindest bis in die Zeit des Bayerischen Landrechts von 1756 erhalten⁵.

ff) Das Geleitsrecht

Den Gemeingebrauch schützte vor allem das sich im 12. Jahrhundert ausbildende Geleitsrecht (*jus conducendi*). Ein Zusammenhang läßt sich zum mittelalterlichen Straßenfrieden herstellen. Kraft des Geleitsrechts war der Landesherr befugt und verpflichtet, auf Begehren Straßenschutz zu gewähren. Es umfaßte allgemein das Schutz- das Beförderungs- und das Ehrengelait, wobei sich nur das letztere bis heute erhalten hat⁶. Für das anfänglich unentgeltlich gewährte Geleit gestanden bereits der Sachsen-⁷ und der Schwabenspiegel⁸ dem Landesherrn eine Geleitsgebühr zu. Selbst flüchtige Verbrecher

1 Im einzelnen mit Nachweisen auf S. 77 sowie bei Grimm, Deutsche Rechtsaltertümer, S. 403 und bei Redslob, Des Reiches Straße, S. 15.

2 Zitiert bei Knoll, Die Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, S. 177.

3 Sachsenspiegel II, 39 § 2.

4 Freisinger Rechtsbuch, Art. 106.

5 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.1.

6 Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 77 f.

7 Sachsenspiegel II, 27 § 2; 76 § 7.

8 Schwabenspiegel, L 94.

konnten, wenn sie sich freiwillig stellten, Geleit begehren¹. Mit zunehmendem Erstarken der Landesherrschaft wandelte sich dieses Schutzgeleit zu einem vornehmlich einnahmeträchtigen "toten Geleit"².

Dennoch spricht das Bayerische Landrecht von 1756 von zu gewährendem Geleit im ursprünglichen Sinne³. Ein Nachweis dafür, daß das Schutzgeleit in Form des "Gemeingebräuchsgeleits" auch noch später gegeben wurde, läßt sich aus den Quellen nicht führen.

gg) Straßenschutzvorschriften

§ 23 FStrG und Art. 65 BayStrWG sind Normen, die den Bestand der Straßen und Wege schützen sollen. So wird u. a. der straßenschädliche Gütertransport oder Gebrauch von Ackergeräten, das vorschriftswidrige Anlegen von Zufahrten, der zu nahe Anbau und das Beseitigen von Schutzwaldungen untersagt.

Dem Schutz der Wege widmete sich schon die Lex Baiuvariorum, die das Beschädigen der sogenannten Weifen⁴ unter Strafe stellte⁵. Mittelbar diente auch das Absperrverbot dem Bestandsschutz der öffentlichen Straße, der wiederum Voraussetzung für die ungestörte Benutzbarkeit war.

Breiten Raum nahmen in den mittelalterlichen Dorfordinungen der "Wegfrevel" ein: Überackern, Überbauen, Vergraben, Verzdünen, Wege unbrauchbar machen, Steine und Stücke auf den "fahrweeg" schaffen oder diesen verwässern oder verunreinigen, wurden streng geahndet⁶.

Das Abpflügen der Landstraße war offenbar eine weit verbreitete

1 Freisinger Rechtsbuch, Art. 13; vgl. auch Art. 243, 303, 309, 375 und 458 des Münchener Stadtrechts aus dem Jahre 1347 (bei Auer, Das Stadtrecht von München) sowie die Landesordnung Herzog Ludwigs von Landshut von 1474 (bei v. Krenner, Bayerische Landtagshandlungen in den Jahren 1429-1513, S. 479 und 494).

2 Siehe auch auf S. 230.

3 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.7.

4 Wegzeichen.

5 Lex Baiuvariorum X, 18.

6 Mit zahlreichen Nachweisen: Gengler, Privatrecht, S. 90; Hans Herold, Verwaltungsrecht im Mittelalter, S. 170; Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 88 f. Siehe auch auf S. 79 f.

Unsitte, da sein Verbot wiederholt Aufnahme in den größeren Gesetzbüchern fand¹.

Die mittelalterliche Stadtstraße war wie die Landstraße hinsichtlich ihrer Breite geschützt. Das "Vorgezimber", wie die Stufen vor der Haustüre, durften nicht weiter als eine "3/4 Elle" in die Straße reichen und das Pflaster nicht mit Bänken und dergleichen verengt werden².

Interessant ist das häufig zu beobachtende "Prinzip des geringsten Schadens", das in den Weistümern des Mittelalters zum Ausdruck kommt. So sollte zum Beispiel ein Bauer stets den nächsten Weg nehmen, um nicht unnötig die Straße abzunutzen³. Ganz allgemein ordneten viele Weistümer an: Jeder soll gehen und fahren, "so vnschädlich er mag"⁴, ein Grundsatz, der in dem Begriffsmerkmal, die Freiheit geht soweit, daß der Gebrauch des anderen nicht gehindert oder ausgeschlossen wird, heute fortlebt.

Auch dem Luftraum über dem Weg wurde regelmäßig Beachtung geschenkt. So sollten dort, wo Kutschen und schwere Fuhrwerke fahren, jeweils im Winter überhängende Baumzweige, Hecken und Stauden beseitigt werden⁵.

Immer schwerere Frachtwagen, welche die aufwendigen Chausseebauten schnell zerstören konnten, waren im 18. und 19. Jahrhundert Anlaß zu umfangreichen Verordnungen über Höchstladungen, Radfelgen-

1 Landrecht von 1346, Art. 141; Landrechtsreformation von 1518, XXXVI. Tit., Art. 7; Landrecht von 1616, XXV. Tit., Art. 7; Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.4.

2 Münchener Bauordnung aus dem Jahre 1489 (bei Auer, Das Stadtrecht von München, S. 185). Nürnberger Polizeiordnungen aus dem 13.-15. Jahrhundert (in: Tucher, Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg, S. 284).

3 Grimm, Weistümer IV, 154 und 346.

4 Mit dem regelmäßigen Zusatz einer Schadensersatzpflicht (Grimm, a. a. O.).

5 Land- und Policey Ordnung von 1616, 3. Buch, 13. Tit., Art. 1 sowie Verordnungen aus dem 17. und 18. Jahrhundert (nach Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 87); Kreittmayr, a. a. O.

breite und Radschuhgebrauch¹.

Vor allem der Kraftwagenbau des 20. Jahrhunderts machte eine Vielzahl die Straße schützender und den Gemeingebrauch ordnender Vorschriften notwendig, die heute in verkehrsrechtlichen Normen ihren Niederschlag gefunden haben.

hh) Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften

Zunehmender Handelsverkehr, fortschreitende Fahrzeugtechnik und größere Siedlungsdichte zwangen schon frühzeitig zu allgemeingültigen Verkehrsregeln, die den reibungslosen Mitgebrauch der Straßen ermöglichten.

Die verschiedenen Benutzungsarten brachten erste Vorfahrtsregeln hervor, die der Sachsen- und der Schwabenspiegel anschaulich festhielten². Die Regelung, daß der leere dem beladenen Wagen auszuweichen habe, sowie das Vorfahrtsrecht der wertvolleren Fuhre, Übernahmen fast wortgleich das Freisinger Rechtsbuch von 1328³, das Landrecht von 1346⁴, die Landrechtsreformation von 1518⁵ sowie das Bayerische Landrecht von 1616⁶. Eine Verfeinerung erfuhr diese Norm, indem bei gleichwertigen Straßenbenutzern der ausweichen mußte, der

1 Mandat vom 26.1.1790 (Wagner, Gesetzlexikon V, 383); VO vom 15.2.1841 (Doellinger, Übersicht, S. 195); Gesetz betreffend die Errichtung des die Kunststraßen in Bayern befahrenden Fuhrwerks vom 25.7.1850 (Ministerialakte im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, MJu 10 490). Siehe in diesem Zusammenhang auch das Polizeistrafgesetzbuch für Bayern vom 26.12.1871 sowie die Oberpolizeilichen Vorschriften der Regierungen von Niederbayern, Ober-, Mittel- und Unterfranken aus den Folgejahren (bei Germerhausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 802 ff.).

2 Siehe auf S. 80; Sachsenspiegel, II 59 § 3. Siehe ferner bei Friehe, Wegerecht und Wegeverwaltung, S. 77 ff.

3 Freisinger Rechtsbuch, Art. 148.

4 Landrecht von 1346, Art. 345 f.

5 Landrechtsreformation, 39. Tit., Bl. 78.

6 Landrecht von 1616, XXX. Tit., Art. 2.

es am leichtesten konnte¹. Diese Anordnungen waren noch im 18. Jahrhundert gültig². Der in hoheitlichem Auftrag reisenden Post wurde seit ihrer Entstehung das absolute Vorfahrtsrecht zugestanden³.

Seit 1781 beschäftigte "unziemlich schnelles Fahren und Reiten"⁴ die Stadtherren der Residenzstadt. Außer in Notfällen wurde es für alle Stände verboten. Später bildete das Verbot den Schwerpunkt der Fahrordnung von München⁵ und fand Aufnahme in § 366 des Reichsstrafgesetzbuchs vom 26. Febr. 1876⁶.

Neben dem Verbot des Aneinanderhängens mehrerer Wagen⁷ ist das seit Beginn des 19. Jahrhunderts in Bayern eingeführte "Rechtsfahrgebot" interessantes Beispiel verkehrsrechtlicher Entwicklung⁸.

Den Einzelregelungen zur Sicherheit und Bequemlichkeit auf bayerischen öffentlichen Straßen aus den Jahren 1872 und 1889⁹ folgten ab 1902 spezielle, den Kraftfahrzeugverkehr betreffende Vorschriften¹⁰.

Dieses zersplitterte, den Gemeingebrauch einschränkende Straßenverkehrsrecht erfuhr zu Beginn dieses Jahrhunderts eine vereinheit-

1 Landrecht von 1616, XXX. Tit., Art. 1.

2 Vgl. Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.4.

3 Siehe Landrecht von 1616, XXX. Tit., Art. 2; VO vom 19.7.1802 (Doellinger, VO-Sammlung 13, 806 f.); ebenso § 21 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781 (nach Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 422).

4 VO vom 23.4.1781 (Doellinger, a. a. O. 13, 790); siehe auch die Instruktion an die Polizeidiener von München vom 19.3.1800 (Mayr, VO-Sammlung II, 168 ff.).

5 Vom 14.2.1834 (Doellinger, a. a. O. 13, 798 ff.).

6 Weber, VO-Sammlung 11, 436.

7 Anfänglich traf es nur die "Bräuer" (VO vom 14.11.1793, bei Doellinger, a. a. O. 13, 817 ff.), später wurde es generell erteilt (VO vom 28.5.1837 und vom 2.12.1840 bei Doellinger a. a. O. 13, 789 und 31, 208 f.).

8 VO vom 8.7.1812 (Doellinger, a. a. O. 13, 813); Ministerial Bekanntmachung vom 23.6.1862 (Weber, VO-Sammlung VI, 24 f.); siehe auch § 27 II 15 ALR.

9 Bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 794 f.

10 Germershausen-Seydel, a. a. O., S. 795 f.

lichende, Überregionale Neuregelung, die sich zunächst auf den Kraftwagenverkehr konzentrierte. Die revolutionierende Erfindung des Automobils brachte 1909 das erste internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen hervor. Es regelte allgemeinverbindlich Anforderungen an Kraftfahrzeuge, an deren Fahrer, die Fahrausweiserfordernis, Warnungsvorkehrungen, die Beachtung von Hinweistafeln und dergleichen¹ und führte zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.

Die Bundesratsverordnung aus dem Jahre 1910² befaßte sich schließlich mit Höchstladungen und Höchstgeschwindigkeiten des neuen Verkehrsmittels. Ein einheitliches deutsches Straßenverkehrsrecht entstand jedoch erst mit der Ländervereinbarung vom 10. Juni 1926³, die am 28. Mai 1934 durch die Reichsstraßenverkehrsordnung und am 19. Dez. 1952 durch das Straßenverkehrsgesetz abgelöst wurde.

Allein die ständig anwachsenden Verkehrsnormen zeigen, daß der Kraftfahrzeugverkehr den Gemeingebrauch von Grund auf gewandelt hat und letztlich zu einer Beschränkung der Straßenbenutzung auf den "Verkehr"⁴ im eigentlichen Sinne zwang.

3. Der Anliegergebrauch

Diese Wende im Verkehrswesen blieb nicht ohne Einfluß auf die rechtliche Behandlung des Anliegergebrauchs.

a) Die Rechtsnatur des Anliegergebrauchs

Der Anliegergebrauch⁵ wird heute zum Teil noch als "gesteigerter

1 Bei Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 454.

2 Bei Voigt, a. a. O., S. 449.

3 Nach Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 457.

4 Art. 14 Abs. 1 BayStrWG; § 7 Abs. 1 FStrG; Kodal, Der gesteigerte Gemeingebrauch in den neueren Straßengesetzen, S. 451.

5 Zum Begriff des Anliegers siehe bei Franke-Stehmann, Die Rechtsstellung des Anliegers nach dem Straßen- und Wegerecht, S. 3 ff.

Gemeingebrauch" verstanden. Er ist die Benutzung der an einem Grundstück anschließenden Teile der öffentlichen Straße für die Zwecke des Anliegers. Dieser Begriff ist im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz und im Bundesfernstraßengesetz nicht enthalten, sondern entstammt der Rechtsprechung. So führte schon das RG in seinem Urteil vom 16. Febr. 1929¹ aus: ...daß "die Straßenanlieger aufgrund ihres räumlichen Verhältnisses zur Straße in gesteigertem Maße zu deren Benutzung imstande und auf deren Inanspruchnahme angewiesen" sind. Damit erkannte das RG einen gesteigerten Gemeingebrauch der Anlieger als "eine auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts liegende Befugnis des Straßenanliegers" an, "die das am Straßengelände bestehende Privateigentum des Straßeneigentümers einschränkt"².

Den Anliegergebrauch sehen das BVerwG³ und die ständige Rechtsprechung in einem eigentumsrechtlichen Status des Anliegers, der sich aus Art. 14 GG ergibt. Auf Grund seiner Nähe zum privatrechtlichen Eigentum nimmt er in seinem Kern am Schutz dieses Grundrechtsartikels teil. Der Schutz reicht so weit, "wie die angemessene Nutzung des Grundstückseigentümers eine Benutzung der Straße erfordert"⁴.

Im Gegensatz zum "schlichten Gemeingebrauch", der verfassungsrechtlich nur durch Art. 2 GG gewährleistet wird, kann der in seinem Bestand durch Art. 14 GG gesicherte "gesteigerte Gemeingebrauch" auch ein Recht zur Aufrechterhaltung eines bestimmten Gemeingebrauchs⁵ begründen⁶.

Der grundrechtliche Straßenbenutzungsanspruch der Anlieger kann

¹ RGZ, 123, 181 ff.

² RGZ, 123, 185.

³ Urteil vom 25.9.1968 (DVB1. 1969, 308).

⁴ BVerwG, NJW 1969, 284; DÖV 1971, 100; JZ 1971, 17.

⁵ Gegen Gemeingebrauchsbeschränkungen oder gegen Einziehung einer Straße.

⁶ Siehe dazu z. B. BayVGH vom 11.11.1971 (DVB1. 1973, 508); a. A. Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 1 zu Art. 17, die einen derartigen Anspruch als nicht gegeben ansehen.

sowohl in Form des zulassungsfreien Gemeingebrauchs als auch im Rahmen des Sondernutzungsrechts realisiert werden, wenn dies das öffentliche Interesse durch einen sachlichen Grund erfordert¹. Jedenfalls läßt die bisherige Rechtsprechung diese Frage offen. Der eigentumsrechtliche Anliegerstatus berechtigt jedenfalls nicht zu dem Schluß einer ausschließlich im Gemeingebrauchsrecht liegenden Nutzungsbefugnis des Anliegers².

Einigkeit besteht im Schrifttum darüber, daß der Anliegergebrauch keine Sonderstellung einnimmt und nicht als ein "verselbständigter Gebrauch" zu betrachten ist³.

Ein Anliegerrecht als solches nachzuweisen, versuchte die Rechtswissenschaft erst seit dem 19. Jahrhundert. Im Mittelalter bestand dieses Bestreben noch nicht, denn das genossenschaftliche Wegesystem ersetzte das Recht des einzelnen - z. B. auf die erforderliche Zufahrt - durch das Recht der Dorfgenossenschaft auf den gemeinen Nutzen⁴. Anfänglich wollte man den Anliegerstatus aus einem zwischen der Gemeinde und dem an die Straße Anbauenden geschlossenen "stillschweigenden Vertrag" ableiten⁵. Das Reichsgericht nahm diese Konstruktion als Grundlage zu seiner Annahme, daß dadurch eine privatrechtliche Anliegerservitut begründet würde⁶. Sie entstehe aus einer dauernden

1 So Bartlsperger, Werbenutzungsverträge, S. 78 mit weiteren Ausführungen und Nachweisen.

2 Siehe in diesem Zusammenhang auch die Erörterungen bei Raps, Anliegergebrauch, S. 124 ff.; Schmidt-Bens, Gemeingebrauch, S. 62 ff.; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 85 f.; Krause, Gemeingebrauch, S. 60.

3 So schon Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 146; vgl. auch Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 404; Krause, a. a. O.; Marschall, FStrG, S. 326 f.; BGHZ, NJW 1959, 1776.

4 Bader, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, S. 395 f.

5 Näher dazu bei v. Blume, Recht der Anlieger, S. 111 ff.

6 RGZ 7, 213; 10, 271; 36, 272; 37, 252; 44, 282; 56, 101; 66, 340; vgl. auch v. Blume, a. a. O., S. 112 ff.; Steinbaur, Entschädigungsansprüche der Anlieger, S. 29.

Beziehung zwischen zwei Grundstücken: dem Straßengelände und dem Anliegergrund. Doch mit Einführung des BGB am 1. Jan. 1900 war dieses Denkmodell wegen der Eintragungsbedürftigkeit¹ nicht mehr haltbar², so daß das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 2. Dez. 1908 auf ein "grunddienstbarkeitsähnliches" Sonderrecht des Anliegers auswich³.

Versuche, diesen Vertrag dem öffentlichen Recht zu unterstellen, führten zu keiner dogmatisch klaren Lösung. Künftiger Ausgangspunkt war ein Vergleich zwischen dem Anlieger und jedem anderen privaten Wegebenutzer. Er brachte eine wesentliche Gleichstellung beider, die nur das Nachbarschaftsverhältnis des Anliegers unterschied. Seither verknüpfte man das Anliegerrecht mit dem Gemeingebrauch.

Stand dem gewöhnlichen Straßenbenutzer kein Recht auf Fortbestand oder Änderung des Weges zu, so sollte auch der Anlieger keinen derartigen Anspruch besitzen⁴. Einschließlich des Zugangs zu Licht und Luft galten alle örtlich herkömmlichen und gemeinverträglichen Anliegernutzungen als Benutzungen des Weges⁵, die zulassungsfrei im Rahmen des Gemeingebruchs gewährt wurden. Doch war dieser weitreichende Anliegerstatus bei der raschen Verkehrsentwicklung nicht mehr in vollem Umfang mit dem Gemeingebrauch zu vereinbaren und mußte zum Teil dem "höherwertigen" allgemeinen Verkehr weichen.

1 § 873 BGB.

2 Steinbauer, Entschädigungsansprüche der Anlieger, S. 30.

3 RGZ 70, 77.

4 Vgl. Georg Schmidt, Reichswegerecht, S. 327; Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 81 ff.; v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 37, Anm. 1 zu § 11 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781.

5 Schmidt, a. a. O., S. 83.

b) Inhalt und Umfang des Anliegergebrauchs

Den Anliegergebrauch auf den Umfang des Gemeingebrauchs zu beschränken, hieße, daß sich jede spezifisch aus dem Anrainergrundstück ergebende Straßennutzung als Sondergebrauch darstellen würde. Um ihn gemeingebrauchlich erscheinen zu lassen, wird deshalb der Verkehrsbegriff heute extensiv ausgelegt und nicht nur im Sinne der "Ortsveränderung" verstanden. Danach rechnet all das zum gesteigerten Gemeingebrauch, was einen gewissen Umfang nicht überschreitet und gemeinverträglich ist. Verkehrsanschauung, Verkehrsübung und örtliche Rechtsansichten bilden dabei den Maßstab, wobei nicht ausgeschlossen ist, daß durch Ortsrecht, nach Maßgabe der Landesgesetze, sein Inhalt näher bestimmt wird¹. Allgemein reicht der Anliegergebrauch so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert².

Jede weitergehende Inanspruchnahme der Wege erweist sich danach als Sondernutzung. In ihrem Rahmen kann aber auch der grundrechtliche Straßenbenutzungsanspruch des Anliegers verwirklicht werden³.

Im einzelnen können folgende Nutzungen als gemeingebrauchliche Anliegernutzungen angesehen werden: Die Ein- und Ausfahrt, das Zu- und Fortbringen von Waren, Arbeiten an der Hausfront, das Aufstellen der erforderlichen Gerüste dazu, die vorübergehende Lagerung von Baumaterialien, Holz und Kohle auf dem Bürgersteig, das Aufstellen von Müllgefäßen, die Inanspruchnahme des Luftraums über dem Straßenkörper

1 Mit Nachweisen Bartlsperger, Werbenutzungsverträge, S. 73 und 76.

2 BVerwG, Urteil vom 25.6.1969 bei Bartlsperger, a. a. O., S. 77.

3 Bartlsperger, a. a. O., S. 78; siehe auch Art. 19 Abs. 1 BayStrWG, wonach die "Zufahrt" innerhalb geschlossener Ortslage als Gemeingebrauch und außerhalb als Sondernutzung gewertet wird.

für Reklameeinrichtungen, die Bedienung der Kundschaft u. ä.¹ Diese Straßenbenutzung darf jedoch den öffentlichen Verkehr nicht wesentlich beeinträchtigen, d. h. sie muß "gemeinverträglich" sein.²

Vor der Ausbildung eines eigenen Anliegerrechts richteten sich Inhalt und Grenzen der Anrainernutzung nach den allgemeinen und entsprechend weitgefaßten Bestimmungen über den Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen.

§ 81 I 8 des ALR versuchte in diese Rechtssituation erstmals regelnd einzugreifen: "Übrigens kann jeder Hauseigentümer den sogenannten Bürgersteig, soweit er das Straßenpflaster zu unterhalten hat, unter den in § 78 bestimmten Einschränkungen selbst nutzen". Nach dem Vorbehalt des § 78 ALR durfte die Benutzung durch den Anlieger die Straße weder verengen, verunreinigen noch verunstalten, wobei der Nutzungsumfang durch Polizeiverordnung im einzelnen festgelegt werden konnte³. Im Prinzip handelte es sich zur Zeit des ALR um die oben genannten, heute gestatteten Nutzungsformen⁴. Ein Anspruch auf unveränderten Bestand der durch die öffentlichen Straßen ermöglichten Gebrauchsart war hier bis zur Staatsrechtslehre der Nachkriegszeit nicht inbegriffen⁵.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts fielen unter eine zulässige Anliegernutzung alle Gebrauchshandlungen, sofern sie "nach ortsüblicher Verkehrsanschauung allgemein weder den Weg noch die Nebenanlagen erheblich zu schädigen geeignet"

1 Siehe weitere Beispiele mit Rechtsprechungsnachweisen bei Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 86 f.; Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 288. Franke-Stehmann, Die Rechtsstellung des Anliegers, S. 24; Krause, Gemeingebrauch, S. 57.

2 Forsthoff, Verwaltungsrecht, § 19 Nr. 3.

3 § 82 I 8 ALR.

4 Maunz, Das Recht der öffentlichen Sachen, S. 18; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 211.

5 Siehe oben im Unterpunkt "Die Rechtsnatur des Anliegergebrauchs".

aren¹. Unter Anliegernutzung verstand man auch alle kleineren
schädlichen Anlagen im weitesten Sinne wie Schilder, Fahnen,
Aushänge, Balkons, Baumäste und das Hinausschlagen von Fenstern
und Türen².

Dem Bedürfnis der Anlieger wurde aber auch dann Rechnung ge-
tragen, wenn die "Anbringung von Überfahrtsbrücken und Stegen"³, die
Straßenbenutzung zu Sonderzwecken oder die Inanspruchnahme des Wege-
körpers für Versorgungsanschlüsse von einer vorherigen Genehmigung
abhängig waren⁴.

Die Sondernutzungen

Die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus ist Son-
dernutzung⁵. Das zwingende Bedürfnis, in bestimmten Fällen diese Ge-
brauchsart an öffentlichen Sachen zuzulassen, hat das Recht anerkannt.

Die Abgrenzung zum Gemeingebrauch

Sofern sie nicht nach Gesetz oder Satzung erlaubt sind, bedürfen
Sondernutzungen im Gegensatz zum Gemeingebrauch einer Erlaubnis der
Straßenbaubehörde oder der Gestattung des Wegeeigentümers bzw. bei-
er⁶.

Nach den neuen Straßengesetzen liegt ein öffentlich-rechtlicher
Sondergebrauch jedoch nur dann vor, wenn der Gemeingebrauch nicht nur
überschritten, sondern dieser auf längere Dauer beeinträchtigt wird⁷.

Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 84.

Schmidt, a. a. O., S. 84 f.

So BayVGH (bei Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 205).

Vgl. Dorn, Die Wegestreitigkeiten in Bayern, S. 18.

§ 8 Abs. 1 Satz 1 FStrG; Art. 18 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 1 BayStrWG.

Salzwedel, Wege- und Verkehrsrecht, S. 561.

Z. B. Art. 18 Abs. 1 BayStrWG; siehe auch Bartlsperger, Die Bundes-
fernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 18.

Entscheidend zur Beurteilung, wann eine Sondernutzung vorliegt, ist daher der Rahmen des Gemeingebrauchs. Nach der Beschränkung des Straßengebrauchs zum Verkehrszweck¹ handelt es sich bei einer Wegeinanspruchnahme "vorwiegend zum Verkehr" um Gemeingebrauch. Erfolgt sie "zu anderen Zwecken", wird eine Sondernutzung angenommen². Auch wenn eine Straßennutzung früher "gemeinüblich" war und somit unter den weitverstandenen Gemeingebrauchsbegriff fiel, stellt sie heute eine Sondernutzung dar, wenn sie sich außerhalb des Rahmens des Verkehrszwecks bewegt³. So gehört nun z. B. der weite Bereich gewerblicher Betätigung auf der Straße zu den Sondernutzungen⁴.

Ist die Benutzung nicht gemeingebrauchlich, so ist von einer straßenrechtlichen Sondernutzung als einziger darüber hinausgehenden Gebrauchsart stets dann auszugehen, wenn

- die Straßenbenutzung außerhalb des durch die Widmung gezogenen Rahmens liegt,
 - die Straßenbenutzung anderen als Verkehrszwecken dient,
 - die Straßenbenutzung sich außerhalb der Verkehrsvorschriften bewegt,
 - die Straßenbenutzung unter Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs
- Dritter Über das sich aus der Natur der Sache ergebende sozialadäquate Maß hinausgeht⁵.

Erst das anwachsende Verkehrsaufkommen, vor allem aber die Entwicklung des Kraftwagens, machten eine Beschränkung des Gemeingebrauchs und damit das eigene Rechtsinstitut der Sondernutzung erforderlich. Richtete sich einst der Gemeingebrauch nach Verkehrsübung, Verkehrs-

1 Art. 14 Abs. 1 BayStrWG; § 7 Abs. 1 FStrG.

2 Kodal, Der gesteigerte Gemeingebrauch in den neuen Straßengesetzen, S. 444 ff.

3 So Beißwanger, Sondernutzungen, S. 27.

4 Für viele Bartlsperger, Werbenutzungsverträge, S. 73 und Kodal, Straßenrecht, S. 252.

5 Abgrenzungsmerkmale nach Beißwanger, Sondernutzungen, S. 28; vgl. auch Franz Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 639.

anschauung und örtlicher Rechtsgepflogenheit, so konnte praktisch jede Straßennutzung darunter fallen, die den Gemeingebrauch anderer nicht gänzlich ausschloß. Überschritt eine bestimmte Benutzungsform nach lokaler Auffassung die Grenze des Erträglichen, so verbot man sie. Dennoch gab es schon im Mittelalter einzelne Wegenutzungen, die einer behördlichen Erlaubnis bedurften. Diese beurteilten sich nach den betreffenden Weistümern. Ein allgemeingültiges Abgrenzungsmerkmal gab es nicht.

Erst die Beschränkung des Gemeingegebrauchsbegriffs auf den Verkehr in unmittelbarem Sinne¹ veranlaßte das preußische OVG zur näheren Spezifizierung des Gemeingegebrauchs: "Der Jedem zustehende freie Gebrauch der öffentlichen Wege zum Fortbringen seiner Sachen findet seine Grenze in der Bestimmung der öffentlichen Wege für das Publikum und der dadurch bedingten Konkurrenz aller Glieder der letzteren"². Waren auch weiterhin bestimmte Nutzungsformen möglich, so sollten sie im Allgemeininteresse ordnend von der Hand der öffentlichen Verwaltung als Sondernutzungen gesteuert werden. Ein Abgrenzungsmaßstab wurde erforderlich.

"Bestimmungsmäßiger"³, "unschädlicher"⁴, im Rahmen des "Verkehrszwecks" erfolgreicher⁵ und "den Mitgebrauch anderer nicht dauernd beeinträchtigender oder gar ausschließender"⁶ Gebrauch der öffentlichen Straßen bildeten im Schrifttum der Folgezeit die Schranke zu den

1 Siehe § 7 II 15 ALR.

2 Preuß. OVG 10, 196; 55, 272; 55, 276 (zit. bei Krause, Gemeinge-
brauch, S. 73).

3 Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 13 f.; Scheuer,
Zur Neuordnung des Wegerechts, S. 732.

4 Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 65.

5 Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 119; Dorn, Die Wegestrei-
tigkeiten in Bayern, S. 18.

6 Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 393; Schmidt, Wegerecht in Württem-
berg, S. 100.

"besonderen Benutzungen"¹.

Heute besteht die Grenze zwischen beiden Benutzungsarten in der entsprechend mehr oder weniger extensiven Auslegung des Verkehrsbegriffs, der bestimmend dafür ist, welche Nutzung noch als mit dem Gemeingebrauch vereinbar angesehen werden kann.

b) Die Arten der Sondernutzung

Mit Anerkennung eines öffentlichen Wegeeigentums unter Ausschluß jeglicher ziviler Rechtsvorschriften ist nur noch eine öffentlich-rechtlich gestaltete Sondernutzungsart denkbar. Diese Ansicht findet eine Stütze in der Behandlung der öffentlichen Straßen als Verwaltungsleistung². In Abkehr von der älteren Institutionenlehre des Straßenrechts, die den Zweck öffentlicher Straßen auf den zulassungsfreien Gemeingebrauch reduzierte³, stellt sich nunmehr ihre sondergebrüchliche Benutzung als die Inanspruchnahme einer umfassenden Verwaltungsleistung dar. Diese kann sich nur nach öffentlichem Recht beurteilen.

Dennoch gehen die meisten Straßengesetze der Länder von zwei verschiedenen Sondernutzungen aus: Der nicht gemeinverträglichen Sondernutzung nach öffentlichem Recht⁴ und der gemeinverträglichen nach bürgerlichem Recht⁵. Die Erscheinung zweier Sondergebrauchsarten fußt

1 Schmidt, Wegerecht in Württemberg, S. 100.

2 Ausführlich bei Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 11 ff.

3 Volkmar, Sondernutzungsrecht, S. 72 ff.

4 So z. B. Art. 18 Abs. 1 BayStrWG. Nur diese Sondernutzungsart bedarf der öffentlich-rechtlichen Erlaubnis (Kodal, Straßenrecht, S. 571, mit Nachweisen zu gleichem Landesrecht auf S. 149).

5 Art. 22 Abs. 1 BayStrWG. Diese Straßenbenutzung unterliegt einer ausschließlich privatrechtlichen Regelung (Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 846; Böttcher, Kreuzzug öffentlicher Wege, S. 77 ff.).

auf der Überkommenen dualistischen Konstruktion der öffentlichen Sachen. Danach stellt sich jede Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus als eine Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums dar. Doch wird bei dieser Rechtsgestaltung die reale Funktion der öffentlichen Straßen verkannt¹, die Sondernutzung unnötig in zwei getrennte Arten aufgespalten und im Einzelfall ein Abgrenzungsproblem zwischen beiden Formen geschaffen. Unsicherheiten und mangelnde Rechtseinheit herrschen jeweils dort, wo nach örtlichem Verkehrsbild eine Sondernutzung als gemeinverträglich angesehen werden muß, anderenorts aber nicht.

Bis zum Erlaß der neuen Straßen- und Wegegesetze konnte keine allgemein anerkannte Dogmatik zum Sondernutzungsrecht entwickelt werden. Einigkeit bestand jedoch seit Otto Mayer darüber, daß zwischen zwei verschiedenen, über den Gemeingebrauch hinausgehenden Benutzungsformen öffentlicher Wege zu unterscheiden sei. Während ein Teil der Literatur von "gesteigertem Gemeingebrauch" und "Konzession" bzw. "Sondergebrauch"² sprach, verwendete der Überwiegende Teil die Begriffe "Gebrauchserlaubnis" und "Nutzungsverleihung"³.

Der in Deutschland seit dem letzten Jahrhundert herrschenden Lehre vom modifizierten Privateigentum der öffentlichen Sachen entsprechend, folgte eine Überwiegend gemischtrechtliche Konstruktion des Instituts der Sondernutzung. Dabei lag der Schwerpunkt teils im Bereich des öffentlichen, teils im bürgerlichen Recht. Einerseits wurde ein Mietvertrag⁴ zur Benutzung des Wegeeigentums als begründendes

1 Vgl. Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 11 ff. und 18 ff.; ders., BK, Rdnr. 36 zu Art. 90 GG.

2 Fleiner, Institutionen, S. 378 f.; Otto Mayer, Verwaltungsrecht I, 89, Maunz, Hauptprobleme, S. 272.

3 Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 344 ff. Vereinzelt wurde auch nach "schlichtem" und "gesteigertem Sondergebrauch" unterteilt (Volkmar, Sondernutzungsrecht, S. 17).

4 Germershausen-Seydel, Wegerecht in Preußen, S. 98; mit weiteren Nachweisen Volkmar, a. a. O., S. 18.

Rechtsverhältnis angesehen, das eine behördliche "Genehmigung" nur zweitrangig begleitete. Andererseits vertrat die h. M. die Ansicht, daß vorrangig eine öffentlich-rechtliche "Gebrauchserlaubnis" vorliege, wenn die Straßenbenutzung über den Gemeingebrauch hinausginge, aber in die Substanz der Straße nicht eingreife. Von einer öffentlich-rechtlichen "Nutzungsverleihung" sei dann zu sprechen, wenn in die Substanz eingegriffen würde oder die Gemeingebrauchsüberschreitung dauernd stattfände¹.

Als Vertreter der Lehre vom öffentlichen Eigentum sah Otto Mayer konsequent das gesamte Benutzungsrecht als dem öffentlichen Recht unterworfen an. Eine öffentlich-rechtliche Gebrauchserlaubnis sei die von einem Verwaltungsträger gewährte, erweiterte, rechtmäßige Benutzungsfreiheit. Sie gehe zwar über den Gemeingebrauch hinaus, stelle aber nur eine oberflächliche und vorübergehende Wegebenutzung dar. Ein subjektives öffentliches Recht werde dabei nicht begründet². Ein solches Recht bringe aber die Nutzungsverleihung zum Entstehen, der ein schwerwiegender, mit erheblichem finanziellem Aufwand verbundener Eingriff in die Körperlichkeit des Verkehrsweges zugrunde liegt. Aus diesem Grunde sei sie auch nur unter erschwerten Voraussetzungen wieder entziehbar³. Dualistische Gestaltungsschwierigkeiten sowie die Frage nach einer eventuell erforderlichen Zustimmung des Wegeeigentümers stellten sich Otto Mayer nicht.

Problembehaftet blieb aber bis heute für die noch Überwiegende Meinung, die durch das "Beeinträchtigungsprinzip"⁴ geschiedenen bürgerlich-rechtlichen und öffentlich-rechtlichen Sondernutzungen

¹ Nachweise bei Volkmar, Sondernutzungsrecht, S. 21.

² Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 89 ff., 96 f.

³ Otto Mayer, a. a. O. II, 97 und 103; vgl. auch die Ausführungen zur Gebrauchserlaubnis und zur Nutzungsverleihung bei Schmidt-Bens, Gemeingebrauch, S. 67 ff.

⁴ § 8 Abs. 10 FStrG; Art. 18 Abs. 1 BayStrWG.

in ein einheitliches Rechtsgefüge zu kleiden und sie ohne Schwierigkeiten voneinander abzugrenzen.

c) Einzelne Sondernutzungen

Fehlte dem älteren Recht der Begriff der Sondernutzung überhaupt und war auch der Gemeingebrauch durch die einzelnen Bewegungsarten "Gehen, Ziehen, Reiten bzw. Fortbringen seiner Sachen" nur andeutungsweise umrissen, so zeigen doch die rechtlich festgehaltenen Beispiele, was im einzelnen über den Gemeingebrauch hinausging und damit örtlich als Sondergebrauch der Straße betrachtet wurde.

Ein Beispiel dafür ist das weitverbreitete mittelalterliche "Hutrecht". Es gestattete durch Ortsrecht den "vereinigten Anliegern" oder durch Einzelerlaubnis des Gerichts dem Berechtigten, die häufig mit Gras bestandenen Straßen und Wege durch Abmähen zu nutzen¹.

Noch weiter ging die spezifisch mecklenburgische Sitte des 15. Jahrhunderts, die Dorfstraße zu besäen. Die als "Stratenrecht" bezeichnete Befugnis wurde dem betreffenden Straßenbenutzer urkundlich verbrieft. Das Besäen sollte jedoch den gemeinen Fahrweg oder die Zugänge zu den Höfen nicht beeinträchtigen. Hinreichende Übertretungen und Verkehrsbelästigungen ließen dieses Sonderrecht im 18. Jahrhundert aussterben².

Auf das römische Recht zurückgehen soll das in Deutschland vielerorts gebräuchliche "Weiderecht". Gewohnheitsrechtlich oder durch Einzelerlaubnis gewährt, gestand es dem einzelnen zu, das gesamte Allmendland der Dorfgenossenschaft und damit auch die gemeindlichen Wege durch das Weiden des Viehs zu nutzen. Dieses Sondergebrauchsrecht scheint noch im vorigen Jahrhundert Inhalt regionalen Wege-

¹ Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 118.

² Gasner, a. a. O., S. 121 f.

rechts gewesen zu sein¹.

Die seit dem Chausseebau oft geforderte Bepflanzung der Kunststraßen ist sicherlich der Hintergrund für die im 19. Jahrhundert Privaten durch die Regierung erteilte Genehmigung, selbst ausgewählte Bäume am Straßenrand pflanzen und nutzen zu dürfen². Die zunehmend organisierte Straßenverwaltung hat dieses Recht im Laufe der Zeit wieder untergehen lassen.

Nicht mehr Gemeingebrauch, sondern anzeigepflichtige Sondernutzung war in München nach der Verordnung vom 24. "Wintermonat" 1778³ das 24 Stunden überschreitende Lagern von Bauschutt auf der Straße.

In der wiederholenden Verordnung vom 14. Nov. 1793⁴ wurde zugleich festgelegt, daß das Stapeln von "Kistlerbrettern", "Taufel- und Werkholz" sowie "Bier- und Märzenfässern" keineswegs mehr mit einer Straßenbenutzung vereinbar wäre. 1806 wurde dieses Verbot gelockert und ein kurzfristiges Unterbringen von Brenn- oder Baumaterialien auf der Straße erlaubt. Die Passage und der Wasserabfluß durften jedoch nicht gesperrt werden⁵.

Jedenfalls sollten nach der ME vom 6. Mai 1837 Schächlerarbeiten auf dem Trottoir "mit den Anforderungen einer geordneten Straßenpolizei nicht vereinbar" sein⁶.

Der besonderen Erlaubnis bedurften nach der Bayerischen Gemeindeordnung von 1869 das Aufstellen von Schau-, Verkaufs-, Wohn- oder Arbeitsbuden auf der Straße sowie ihre Benutzung als Arbeits-, Han-

1 Vgl. v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 41 und 241; Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 520 und 525 f.

2 Mit Nachweisen für den Bezirk Münster und Breslau bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 271.

3 Doellinger, VO-Sammlung 13, 815 f.

4 Doellinger, a. a. O. 13, 817 ff.

5 Doellinger, Übersicht, S. 301.

6 Doellinger, VO-Sammlung 16, 798.

dels- oder Spielplatz¹.

Die Reduzierung des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs auf "Verkehrshandlungen" wies seit dem ALR viele ehemals gemeingebrauchliche Nutzungsformen dem Sondernutzungsrecht zu. Manche übliche Benutzung mußte aber selbst als Sondernutzung ausscheiden, da sie im Laufe der Zeit mit den sich stetig wandelnden Verkehrsbedürfnissen nicht mehr zu vereinbaren war. Jede Inanspruchnahme der Straße, des Straßengrundes oder des Luftraums ist heute Sondernutzung, wenn sie nur mittelbar mit dem Verkehr in Zusammenhang steht. So sind z. B. die Errichtung von Aufbauten wie Kioske, Reklametafeln, Litaßsäulen oder Telefonzellen, der Bau von Erkern und Balkonen, der Betrieb eines Straßengewerbes oder die Verlegung von Versorgungsleitungen im Straßenkörper typische Sondernutzungen öffentlicher Verkehrsflächen². Ihre Zulassung liegt jedoch im pflichtgemäßen Ermessen des Herrn der öffentlichen Sache und kann im Einzelfall zum Widerruf oder zur Versagung führen, wenn höherwertige Schutzinteressen der Allgemeinheit zu beachten sind³.

d) Die Benutzung von Straßen und Wegen durch Versorgungsleitungen im Straßenkörper

Einen intensiven Eingriff und eine dauernde Inanspruchnahme der Straßen und Wege stellt die Verlegung von Versorgungsleitungen im Straßenboden dar. Zu den Versorgungsleitungen zählen Leitungen, die die Bevölkerung mit Elektrizität, Gas, Wasser und Fernwärme beliefern sowie das Entsorgungsnetz der Abwasserkanäle⁴. Nicht dazu ge-

1 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 355; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204.

2 Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 286; weitere beispielhafte Aufzählungen mit Rechtsprechungsbelegen bei Scheuener, Zur Neuordnung des Wegerechts, S. 732 f.; Franz Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 639; Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 2 zu Art. 18.

3 Vgl. Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 58.

4 Prandl-Gillessen, a. a. O., Anm. 3 zu Art. 22.

hören werkseigene Versorgungsleitungen, Pipelines¹ und die spezialgesetzlich geregelten Fernmeldeleitungen².

Als Inanspruchnahme einer Verwaltungsleistung ist diese sondergebräuchliche Straßenbenutzung konsequent dem öffentlichen Recht zuzuweisen³. Traditionellerweise wird aber heute die Sondernutzung ausschließlich als Benutzung des Straßeneigentums angenommen und demnach die Verlegung von Versorgungsleitungen bislang noch privatrechtlich gehandhabt⁴. Eine öffentlich-rechtliche Erlaubnis wird nur dann für erforderlich gehalten, wenn die Sondernutzung zugleich den Gemeingebrauch beeinträchtigen kann⁵. Für die Vornahme von Rechtsgeschäften mit Energieversorgungsunternehmen ist jedoch gemäß § 8 Abs. 10 FStrG der Straßenbaulastträger und nicht der Wegeeigentümer zuständig⁶. Schon aus diesem Grunde kann die Überkommene privatrechtliche Konstruktion nicht überzeugen. Die durch privatrechtliche Gestattungs- und Konzessionsverträge dem Versorgungsunternehmen eingeräumte Befugnis erklärt sich vielmehr aus den angeblichen Vorteilen für die Energiewirtschaft⁷.

Für die Richtigkeit dieser Regelungen und für ihre Beanspruchung führen die Energieversorgungsunternehmen ins Feld, daß sie mit grund-

1 Kodal, Straßenrecht, S. 855 f.

2 Siehe § 1 des Telegraphenwegegesetzes vom 18.12.1899 (RGBl. 1899, 705).

3 Bartlsperger, BK, Rdnr. 36 zu Art. 90; ders., Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 21 ff.; Hardinghaus, Öffentliche Sachverwaltung, S. 50 ff.; Stern, Die öffentliche Sache, S. 213 ff.; in Ansätzen auch Beißwanger, Sondernutzungen, S. 89 ff.

4 Siehe § 8 Abs. 10 FStrG; Art. 22 BayStrWG; Zippelius, Öffentliches Sachenrecht, S. 846; Weber, Die öffentliche Sache, S. 155; Engert, Die Kreuzung öffentlicher Straßen durch unterirdische Fernleitungen nach dem neuen Wegerecht, S. 1300 ff.

5 Kodal, a. a. O., S. 571; Volkmar, Sondernutzungsrecht, S. 56 ff.; Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 3 zu Art. 22.

6 Marschall, FStrG, S. 338 f.; Zimniok, BayStrWG, Anm. 6 zu Art. 22.

7 Bartlsperger, a. a. O.

sätzlicher Anschluß- und Versorgungspflicht konkret öffentliche Zwecke verfolgen und Allgemeininteressen fördern¹.

Dennoch werden bei der herkömmlich privatrechtlichen Gestattung der öffentlich-rechtliche Status der öffentlichen Straßen und die Tatsache verkannt, daß auch bei eventuell noch bestehendem Privateigentum Dritter, der Straßenverwaltung die Verfügungsmacht eingeräumt ist².

"Eine Wasserleitung über öffentliche freie Land und Heer-Straßen zu führen" bedurfte schon nach dem Bayerischen Landrecht von 1756 ... "Landes-Herrschaftlich-gnädigster Bewilligung..."³. Diese Inanspruchnahme des Weges ging damit bereits damals über den Gemeingebrauch hinaus. Die eine Dienstbarkeit an den öffentlichen Straßen⁴ begründende hoheitliche Bewilligung würde man nach heutigem Rechtsempfinden als einen Akt der öffentlichen Verwaltung deuten, da er von einem Über-/Unterordnungsverhältnis ausgeht. Auf Grund des noch privatrechtlich ausgeprägten Herrschaftsgefüges ist sie jedoch streng juristisch als eine zivilrechtliche Rechtshandlung zu sehen.

Auch das ALR von 1794 nahm einen Sondergebrauch bei dem "leitungsgefaßten Verkehr" mit Gas, Wasser, Wärme, Elektrizität und Nachrichtenmitteln oberhalb und unterhalb der Straßendecke an⁵. In Sachen war dafür die Gestattung der Amtshauptmannschaft einzuholen, die widerruflich und gegen ein "Bezeigungsgeld oder eine "Kautionserteilung

1 Lukes, Die Benutzung öffentlicher Wege zur Fortleitung elektrischer Energie, S. 19, 23 und 26 ff.; vgl. auch Malzer, Das Recht der Benutzung öffentlicher Wege zur Leitungsverlegung, S. 345 f.

2 Ausführlich dazu Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 22 f.

3 Landrecht von 1756, p.2 c.8 §12.

4 Vgl. Danzer, Das Bayerische Landrecht von 1756, S. 111.

5 Nach Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 1.

wurde¹.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts hatte sich in der Pfalz aus der gemeinrechtlichen Vorstellung der Straßen als *res extra commercium* die allgemeine Auffassung von einer öffentlich-rechtlichen Erlaubnis durchgesetzt, die z. B. zur unterirdischen Verlegung einer Wasserleitung befugte².

Auch in Altbayern war die Verlegung von Versorgungsleitungen in Straßengrund erlaubnispflichtige Sondernutzung³. Reichseinheitlich wurde sie vor dem Zweiten Weltkrieg durch eine öffentlich-rechtliche Gestattung gewährt⁴.

Für all jene Fälle fiel sie inzwischen fort, in denen der Gemeingebrauch nicht für längere Zeit oder auf Dauer beeinträchtigt wird⁵.

e) Die Benutzung der Straßen durch Telegraphen- und Fernsprechlinien

Für die Inanspruchnahme öffentlicher Straßen und Wege durch Fernmeldeleitungen ist nur eine gesetzliche Bestimmung bekannt. Gemäß § 1 des Reichstelegraphenwegegesetzes vom 18. Dez. 1899⁶, das nach Art. 124 und Art. 73 Nr. 7 GG als Bundesrecht fortgilt, ist die Telegraphenverwaltung⁷ befugt, die Verkehrswege für ihre öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Fernsprechlinien zu benutzen,

1 Gen.-VO des sächsischen Finanzministeriums vom 15.10.1890 (bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 383 ff.).

2 Mit weiteren Nachweisen Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 39 f.

3 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 355; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204.

4 Schattenmann, Moderne Verkehrsstraßen, S. 119; vgl. auch Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 27.

5 Art. 22 BayStrWG; § 8 Abs. 10 FStrG.

6 RGBl. 1899, 705.

7 Die Deutsche Bundespost gem. § 1 des Postverwaltungsgesetzes vom 24.7.1953 (BGBl. I, 676).

soweit nicht dadurch dauernd der Gemeingebrauch der Verkehrswege beschränkt wird.

Erschwert die Benutzung die Unterhaltung einer Straße, so hat die Telegraphenverwaltung dem Straßenbaulastträger die daraus erwachsenden Kosten zu ersetzen¹. Wird der Gemeingebrauch dauernd beschränkt, so ist die Telegraphenlinie zu ändern². Ob dieser Fall vorliegt, bestimmt sich nach dem generell vorher durchgeführten Planfeststellungsverfahren³.

Da weder eine öffentlich-rechtliche Erlaubnis noch eine privatrechtliche Gestattung gefordert werden, hat der Wegeeigentümer kein Recht, die widmungsfremde Verlegung von Telegraphenleitungen zu verhindern⁴.

f) Die werbemäßige Nutzung von Straßen und Wegen

Auch die werbemäßige Nutzung öffentlicher Straßen ist Sondernutzung. Über den Gemeingebrauch geht vor allem eine öffentliche Straße unmittelbar räumlich beanspruchende Außenwerbung⁵ hinaus, da sie den Gebrauch der Straße zum Verkehr überschreitet. Einer öffentlich-rechtlichen Sondernutzungsgenehmigung bedarf auch die den Ge-

1 § 2 Abs. 2 des Gesetzes.

2 § 3 des Gesetzes.

3 § 7 des Gesetzes.

4 Vgl. Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung, Anm. 44 auf S. 49; siehe im Ubrigen auch die Ausführungen zum Reichstelegraphenwegesgesetz bei Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 220 ff.

5 Das ist die sog. ruhende Reklame, d. h. alle ortsgebundenen Einrichtungen, welche der Ankündigung oder Anpreisung oder als Hinweis auf Gewerbe oder Beruf dienen und vom öffentlichen Verkehrsraum sichtbar sind. Dazu zählen insbesondere Schilder, Beschriftungen, Bemalungen, Lichtwerbung, Schaukästen oder für Anschläge bestimmte Säulen, Tafeln und Flächen. Als eine weitere Möglichkeit der werbemäßigen Straßennutzung kommt die sog. fahrende oder "Verkehrsmittelreklame" in Betracht. Sie erfolgt von Fahrzeugen, besonders von öffentlichen Verkehrsmitteln aus (Schmidt-Toppoff, Reklame an, auf und über öffentlichen Straßen und Plätzen, S. 71).

meingebrauch abstrakt gefährdende Außenwerbung¹ von Anliegergrundstücken oder sonstigen Standorten aus; denn sie erfüllt aus anstaltspolizeilichen Gründen den Tatbestand der Sondernutzung². In den Rahmen erlaubnisfreien Gemeingebruchs fällt dagegen die "gemeingebruchsbegleitende", den Gemeingebrauch nicht abstrakt gefährdende Außenwerbung, die die öffentliche Straße nicht unmittelbar räumlich beansprucht³. Das Kriterium der Gemeingebruchsbeeinträchtigung, das in privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Sondernutzungen aufspaltet, wirft auch hier seine Probleme auf⁴.

Den Ursprung der Reklame in Deutschland nimmt man für die Zeit um 1860 an, obwohl in Berlin schon um 1820/30 Reklameplakate an Straßenecken, Pumpenhäuschen und Bäumen üblich waren⁵. Eine werbemäßige Wegenutzung reicht jedoch weiter zurück. So wurde schon nach der VO vom 19. Nov. 1793 den bayerischen "Däntlerläden" zwar verboten, ihre Ware "in der Gasse" aufzustellen oder gar feilzubieten, doch war es ihnen ausdrücklich gestattet "einzelne Kleidungsstücke, Spiegel, Gemälde oder Aushängeschilder an der Außentüre oder Außenwand hinauszuhängen zur Kundmachung ihres Daseins"⁶.

Diese Vorschrift zeigt gleichzeitig, daß diese Art der Straßenbenutzung vom wegerechtlichen Gemeingebrauch nicht mehr gedeckt war

1 Siehe dazu Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 288.

2 Argument ist, daß diese Art der Außenwerbung in den Luftraum der Straße "hineinwirkt" (vgl. RGZ 123, 186; BGHZ 22, 399; Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 393; Bochalli, Wegerecht, S. 568).

3 Nähere Ausführungen hierzu bei Bartlsperger, Werbenutzungsverträge, S. 72 ff., 85; a. A. Beckmann, Sondernutzung und Anliegergebrauch, S. 600 f., der die werbemäßige Wegenutzung des Anliegers, die "immer üblich" und "unentgeltlich" war, auch weiterhin wegen des Schutzes aus Art. 14 GG als im Gemeingebrauch liegend garantiert sieht. Zu dieser Argumentation siehe die Ausführungen im Unterpunkt "Der Anliegergebrauch".

4 Darüber im Unterpunkt "Die Arten der Sondernutzung".

5 Redlich, Reklame, S. 22 f.

6 Doellinger, VO-Sammlung 13, 817 ff.

und deshalb eine besondere Regelung erfuhr.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts sahen inzwischen in ganz Deutschland Ländergesetze eine Genehmigungspflicht für Außenreklame in bestimmten Ortsbereichen vor¹. Grundgedanke war nicht den ungehinderten Gemeingebrauch zu sichern, sondern der Verunstaltung des Orts- und Landschaftsbildes entgegenzutreten.

Nach der den Gemeingebrauch ausweitenden Entscheidung des RG vom Jahre 1929² diente die öffentliche Straße "auch sonstigem gebotem Gebrauch". Seitdem konnte eine werbemäßige Straßenbenutzung gemeingebrauchlich sein, wenn sie nach allgemeiner Übung und nach der Verkehrsanschauung so aufgefaßt wurde³. Dann mußte sie gemeinverträglich sein, den Zwecken und Bedürfnissen des Straßenverkehrs (in einem weiteren Sinne) unmittelbar dienen und durfte angemessene Grenzen sowie einen unbedingt notwendigen Umfang nicht überschreiten⁴.

Als nicht gemeingebrauchlich und daher erlaubnispflichtig sah das bayerische Gemeinderecht das Aufstellen von Plakattafeln und Reklamevorrichtungen an⁵. Dazu gehörte vornehmlich das Anbringen von Schildern, die in den Luftraum der Straße hineinragten⁶. Doch war der Umfang des Gemeingebrauchs in Deutschland "landstrichweise verschieden"⁷, bis die 2. Bekanntmachung des Werberats der deutschen Wirtschaft vom 1. Nov. 1933 Plakatanschläge sowie Verkehrs- und Straßenreklame als Sondernutzung öffentlicher Straßen erlaubnispflichtig machte⁸.

1 Gesetzliche Nachweise für Preußen, Hessen, Lübeck, Bayern, Sachsen, Coburg, Baden, Württemberg und Hamburg aus den Jahren 1902-1910 bei Hellweg, Außenreklame, S. 43 ff. und 90 ff.

2 RGZ 123, 186; siehe auch RGZ 125, 112.

3 So später BGHZ 22, 399.

4 BGHZ 23, 166.

5 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 355; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204.

6 BayVGH 45, 93 bei Woerner, a. a. O., S. 344.

7 Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 510; siehe auch Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 211.

8 Nach Redlich, Reklame, S. 229.

Ebenso wird man heute aus anfangs erwähnten Gründen grundsätzlich jede Art der werbemäßigen Nutzung öffentlicher Straßen und Wege als öffentlich-rechtliche Sondernutzung zu behandeln haben.

D. Wegekonzessionen

Die Wegekonzessionen dienen im Gegensatz zum zulassungsfreien Gemeingebrauch als Regulativ für die sondergebräuchliche Nutzung öffentlicher Straßen. Sie können heute noch zivilrechtlich und öffentlich-rechtlich gestaltet sein.

a) Die zivilrechtliche Gestattung

Rechte, die in privatrechtlichen Gestattungsverträgen auf der Grundlage des § 8 Abs. 10 FStrG bzw. Art. 22 Abs. 1 BayStrWG Straßenbenutzern eingeräumt werden, sind mit dem öffentlich-rechtlichen Status der öffentlichen Straßen nicht in Einklang zu bringen¹. Wohl aus diesem Grunde nennt das Schrifttum teilweise die in Frage stehenden, den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigenden Nutzungsarten "sonstige" oder "dingliche Nutzungen"² und stellt sie in Gegensatz zu den gemeingebrauchsbeeinträchtigenden öffentlich-rechtlichen Sondernutzungen.

Die von Gesetzes wegen dem bürgerlichen Recht zugewiesenen Konzessionsverträge bemessen sich indessen ausschließlich zivilrechtlich. Damit sind sie auch jeder denkbaren Satzungsregelung entzogen. Gleichermaßen ist aber auch der Straßenverwaltung ein Abschlußzwang nicht aufzubürden.

Ist z. B. die Verlegung von Versorgungsleitungen im Straßenkörper nicht mehr als Inanspruchnahme des Straßeneigentums in Form dinglicher Nutzung haltbar, so bleibt indessen neben einer öffent-

¹ Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 22.
² So Beckmann, Sondernutzung und Anliegergebrauch, S. 600.

lich-rechtlichen Gebrauchserlaubnis im Einzelfall noch Raum für eine detailregelnde rechtsgeschäftliche Ausgestaltung des gewährten Sondergebrauchs¹.

Wertet man die nach dem bayerischen Landrecht von 1756 erforderliche Sondernutzungs-"Bewilligung"² für die Verlegung einer Wasserleitung unter der Verkehrsfläche zumindest funktionell als hoheitliche und damit öffentlich-rechtliche Erlaubnis, so stellt die privatvertragliche Gebrauchszulassung durch den Hoheitsträger eine neue rechtliche Besonderheit im heutigen Straßenbenutzungsrecht dar.

b) Die öffentlich-rechtliche Zulassung

Nur die Sondernutzung öffentlicher Straßen, die den Gemeingebrauch beeinträchtigen kann, bedarf heute einer öffentlich-rechtlichen Erlaubnis³.

Bis zum Erlaß des Bundesfernstraßengesetzes und der Landesstraßengesetze war eine derartige Gestattung durch die Straßenverwaltung für jede Sondernutzung generell erforderlich. Dazu entwickelten Lehre und Rechtsprechung um die Jahrhundertwende zwei nach der Nutzungsintensität abgestufte Erlaubnisarten. Nach ihnen wurden gleichzeitig die verschiedenen Sondernutzungsformen benannt. Der Begriff "Sondernutzung" bildete dabei den Oberbegriff.

aa) Die Gebrauchserlaubnis

Die schwächere Form der Wegebenutzung bezeichnete man als "Gebrauchserlaubnis" oder auch als "gesteigerten Gebrauch"⁴. Sie gestattete ohne Begründung eines subjektiven öffentlichen Rechts, die

1 Vgl. Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 22.

2 Landrecht von 1756, p.2 c.8 §12.

3 § 8 Abs. 1 iVm Abs. 10 FStrG; Art. 18 Abs. 1 BayStrWG.

4 So Fleiner, Institutionen, S. 304.

öffentlichen Straßen und Wege über den Gemeingebrauch

Die Rechtsnatur dieser gewöhnlichen Polizeierlaubnis leitete sich aus der Rechtsmacht des Wegeherrn ab und wurde deshalb als öffentlich-rechtlich angesehen¹. Dies verleugneten auch die Vertreter einer gemischt-rechtlichen Theorie nicht, die daneben ein privatrechtliches Rechtsgeschäft treten ließen².

Da die Verkehrsverhältnisse und damit der Gemeingebrauch steten Wandlungen unterworfen sind, wurde die in allen deutschen Ländern verbreitete Gebrauchserlaubnis nur widerruflich erteilt³.

Eine derartige widerrufliche Straßensondernutzungserlaubnis kannte schon das Stadtrecht von München aus dem Jahre 1347. Hier heißt es in Art. 484: "Sw er in der innern oder in der auzzern stat ainen turn (Platz) inne hat, oder ainen gemach (Wohnung), oder ain hofstat auf der gemain in der strazz, der sol den turn oder diu hofstat haben neur die zeit und weil, unz er den purgern an dem rat wol gevellt und nicht lenger, daz ist der stat recht"⁴.

Der vom städtischen Rat erteilten Bewilligung kommt ihrem Wesen nach die Bedeutung einer Gebrauchserlaubnis zu. Obwohl sie einen starken Eingriff in die Straße gewährt, ist sie dennoch widerruflich und scheint dem Erlaubnisnehmer keine besondere Rechtsposition einzuräumen.

Prinzipiell wird man auch die später erscheinenden Gestattungen einer Wegbenutzung⁵ hier einordnen können. Als Beispiele für die

1 Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 13.

2 Bei Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 78.

3 Zur Gebrauchserlaubnis siehe bei Georg Schmidt, Wegerecht in Württemberg, S. 128 f.; Maunz, Das Recht der öffentlichen Sachen, S. 19; Krause, Gemeingebrauch, S. 49 f. und 89 ff.; Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 56 ff.; Böttcher, Kreuzung öffentlicher Wege, S. 98; Schmidt, Reichswegerecht, S. 327.

4 Bei Auer, Das Stadtrecht von München, Art. 484.

5 Siehe die historischen Einzelbeispiele im Unterpunkt "Einzelne Sondernutzungen".

jüngere Zeit mögen das Aufstellen von Stühlen auf der Straße, die Luftraumreklame und die Zeitungsverkaufsbude auf dem Bürgersteig gelten¹.

bb) Die Nutzungsverleihung

Für die stärkste Form der Nutzung an öffentlichen Wegen blieb die "Nutzungsverleihung" oder "Konzession"² vorgesehen. Darunter fielen z. B. die Verlegung einer Versorgungsleitung im Straßengrund und das "Schienenrecht" für Straßenbahnen³. Da der Berechtigte häufig größere Investitionen vornahm und die Nutzung auf lange Dauer angelegt war, wurde die Nutzungsverleihung durch Verwaltungsakt⁴ unwiderruflich erteilt. Sie begründete ein subjektiv-öffentliches Recht⁵, das nur gegen Entschädigung entzogen werden konnte⁶. Der Beliehene trat damit in den "förmlichen Besitz an einem Stücke der öffentlichen Sache"⁷.

Soweit dem Wegeeigentümer durch die Verleihung Nachteile entstehen konnten, die mit der Widmung nicht notwendig verbunden waren, bedurfte es seiner Zustimmung⁸. Auch dieses Erfordernis entsprang einer "dualistischen" Rechtsbetrachtung der öffentlichen Sachen.

Da neben der Erteilung der Erlaubnis die gesamten Rechtsverhältnisse wie Gebühren, Wiederherstellung des Straßenkörpers, Bei-

1 Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 511.

2 So Maunz, Das Recht der öffentlichen Sachen, S. 20.

3 Walter Jellinek, a. a. O., S. 512.

4 Fleiner, Institutionen, S. 303.

5 Ein verliehenes "wahres Gebrauchsrecht" (Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 13).

6 Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 395.

7 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 148.

8 Walter Jellinek, a. a. O., S. 512.

trag zur Straßenerhaltung, Instandsetzungsarbeiten, Haftpflicht u. dergl. vertraglich zu regeln waren¹, verleitete dies einen Teil der Literatur dazu, die Nutzungsverleihung als ein reines Privatrechtsgeschäft zu betrachten². Auch wenn bei dieser Nutzungsform nach dem heutigen Unterscheidungsmerkmal der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt wurde, stellte sich die grundsätzlich zu erteilende Sondernutzungserlaubnis als ein Verwaltungsakt der Straßenverwaltung dar. Gleiches hat heute generell für alle Gestattungen einer Straßen-sondernutzung zu gelten³.

6. Die Straßen- und Wegeverwaltung

Da sich ein Staat moderner Auffassung zu Beginn des 19. Jahrhunderts herausbildete⁴, kann man erst seit dieser Zeit von einer öffentlichen Straßenverwaltung im Sinne fürsorgender Tätigkeit für die Allgemeinheit sprechen. Doch lange davor gab es Einrichtungen, welche sich der Straßen annahmen, sie planten, anlegten und unterhielten.

Anfänge solcher Straßenobhut sind in der Zeit zu suchen, in der der Urweg eine erste Unterhaltung und rechtliche Regelungen erfuhr. Eine geordnete, überregionale Straßenverwaltung läßt sich noch lange nicht erkennen.

Dennoch kann vermutet werden, daß sich in ältester Zeit die örtliche Siedlungsgemeinschaft um ihre täglich benutzten Wege kümmerte und damit "verwaltete".

Wie eine Zäsur wirkte sich die etwa bis 500 n. Chr. dauernde

¹ Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 204.

² Bei Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 78. Siehe im Ubrigen zur Nutzungsverleihung das in der Fußnote 4 auf S. 264 angeführte Schrifttum.

³ Vgl. Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 23.

⁴ Krüger, Allgemeine Staatslehre, S. 9; Brunner, Land und Herrschaft, S. 125.

Römerherrschaft in Bayern auf die Verwaltung der Straßen aus. Als Oberbehörde organisierte die römische Staatsregierung von Rom aus das gesamte Straßenwesen. Dazwischen fungierten Provinzialstatthalter und Oberbeamte¹, denen technische Ingenieure für den Straßenbau zur Seite standen². Die unmittelbare Verwaltung der Wege oblag den sog. Straßenmeistern³. Diesen standen zahlreiche Kontrolleure zur Seite, die von Türmen aus die ordentliche Straßenpflege und die Sicherheit des Verkehrs überwachten⁴.

In fränkischer Zeit wird im wesentlichen ein gleiches System der Wegeverwaltung sichtbar. Diese ist jedoch nicht so straff organisiert wie das römische Regierungswesen. Auf Grund des Königsbanns unterstanden dem König die großen Durchgangsstraßen. Dieser gab den Gaugrafen Anweisungen, die Wege ordentlich zu unterhalten⁵. Die Gaugrafen ließen schließlich die Anordnungen durch die Gaeinwohner ausführen. Die Nachbarwege verwaltete dagegen die Genossenschaft in eigener Verantwortung⁶.

Im Mittelalter führte der König zunächst noch die alleinige Aufsicht über die Königsstraßen⁷. Im Zuge der sich ausbildenden Herrschaftsgewalt der Landesfürsten gingen im 12. und 13. Jahrhundert diese Befugnisse auf die Territorialherrschaften über⁸. Folge war eine ausschließlich landesherrliche Wegeaufsicht. Die Fürsorge für die Gemeindewege oblag jedoch weiterhin dem Genossenschaftsverband,

1 Kodal, Straßenrecht, S. 279; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 8.

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 8.

3 Gasner, a. a. O.

4 Spindler, Handbuch der Bayerischen Geschichte I, 57.

5 Weise, Vom Wildpfad zur Motorstraße, S. 45.

6 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 83.

7 Karaisl v. Karais, Die deutsche Straße, S. 34.

8 Kodal, a. a. O., S. 280 f.; Baumeister, a. a. O., S. 9.

soweit nicht die entstehenden Grundherrschaften das Wegeaufsichtsrecht ansichzogen¹.

Den Grundstein für eine geordnete neuzeitliche Straßenbauverwaltung in Bayern legte erst das Mandat vom 14. Juli 1751². Es ordnete die Aufstellung einer Weg- und Straßendirektion an, die für den Ausbau "sämtlicher Landstraßen und Wege" verantwortlich sein sollte. Mit einem eigenen Haushalt wurde diese Behörde 1767 versehen und gleichzeitig zum Generalbau-Direktorium erweitert³. Über dem Direktorium stand als Regalinhaber noch der jeweilige bayerische Landesherr, der damit weiterhin die Oberaufsicht über das Straßenwesen innehatte⁴. Dem Direktorium nachgeordnet waren seit den Mandaten vom 19. Juli 1741 und vom 18. Jan. 1755 die sog. Maut- und Rentämter, denen die fachtechnische Verwaltung zufiel. Neben den Mautnern, Zöllnern und Förstern hatten sie die Wege regelmäßig zu inspizieren, Mängel anzuzeigen und die Pflichtigen zu Hand- und Scharwerken anzuhalten. Innerhalb der Stadtgrenzen nahm der bürgerliche Magistrat diese Aufgaben wahr⁵.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Verwaltung der Vizinalstraßen in die Hände der Landgerichte gelegt, um damit eine durchgreifende Verbesserung dieser Straßen zu erwirken⁶. Gleichzeitig wurden durch das Gemeinde-Edikt vom 24. Sept. 1808 die Gemeindestraßen zur Gemeindeaufgabe erklärt⁷.

Mit der churfürstlichen Entschliebung vom 28. Mai 1805⁸ wurde

1 Kodal, Straßenrecht, S. 280.

2 Bei Neger, Die bayerischen Straßen im Wandel der Zeiten, S. 31.

3 Mandat vom 17.3.1767 (bei Neger, a. a. O.).

4 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.5; v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht I, 71.

5 Kreittmayr, a. a. O., p.2 c.8 §11 n.6.

6 v. Rotenhan, Die Entwicklung der Landstraßen, S. 32.

7 Bei Kodal, a. a. O., S. 282.

8 Bei Neger, a. a. O., S. 34.

ein "geheimes Ministerialbüro im Straßen- und Wasserwesen" eingerichtet, welches das Generaldirektorium mit der Zeit verdrängte. An die Stelle der Zoll- und Rentämter traten eigene Straßeninspektionsämter.

Die königliche EntschlieÙung vom 5. Nov. 1817 gliederte schließlich die Straßen- und Wegeverwaltung in die allgemeine Verwaltung ein, was einen dreistufigen Verwaltungsaufbau zur Folge hatte. Unter dem "Ministerialbüro im Straßen- und Wasserwesen" entstand als Mittelbehörde der Kreisbaurat, dem die technische Leitung des Wasser-, Brücken- und Straßenbauwesens oblag. Auf unterer Ebene verblieben als Außenstellen die Straßen- und Wasserbauinspektoren.

Im Jahre 1821 wurden Land-, Straßen- und Wasserbauwesen zu einem Ministerialbüro vereinigt. Nach kurzer Zugehörigkeit zum Staatsministerium der Finanzen wurde dieses Büro 1825 dem Staatsministerium des Innern beigeordnet. 1830 wurde die bis heute im wesentlichen unverändert gebliebene Form der Obersten Baubehörde gefunden¹. Dieser sind heute nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz die Straßenbauämter, die Landkreise und die Gemeinden als wesentliche Straßenbaubehörden unterstellt².

Teil der Straßenverwaltung ist die StraÙenaufsicht. Sie stellt jene hoheitliche Tätigkeit des Staates dar, die darauf gerichtet ist, die Träger der Straßenbaulast und die Straßenbaubehörden zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben anzuhalten³. Überwacht werden alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Angelegenheiten⁴ sowie die Widmungs-, Umstufungs- und Einziehungsverfügungen der dafür zuständigen Verwaltungsbehörde.

Wie zu Beginn dieses Abschnitts geschildert, wird mit beginnender

1 Allerhöchste EntschlieÙung vom 14.2.1830 (Doellinger, Übersicht, S. 177). Siehe im Ubrigen: Die bayerischen StaatsstraÙen, hrsg. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S. 9.

2 Siehe im einzelnen Art. 58 BayStrWG.

3 Siehe § 20 Abs. 1 FStrG und Art. 62 Abs. 1 BayStrWG.

4 Vgl. Art. 9 Abs. 1 BayStrWG.

Verwaltung der Wege zugleich auch eine Art Wegeaufsicht erkennbar. Bis heute erstreckte sich diese Überwachungsfunktion auf die jeweilige Aufgabe der Wegebaupflichtigen, wobei eine klare funktionelle und rechtliche Trennung zwischen beaufsichtigender Verwaltungstätigkeit und der übrigen Straßenverwaltung erst mit Inkrafttreten des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in Erscheinung tritt.

Entsprechend existieren heute gesonderte Straßenaufsichtsbehörden. So fungiert als oberste Straßenaufsichtsbehörde die Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern¹. Ihr nachgeordnet sind die Regierungen, die als Straßenaufsichtsbehörde für die Staats- und Kreisstraßen, einschließlich ihrer, in der Baulast des Staates oder eines Landkreises stehenden Ortsdurchfahrten und für Gemeindestraßen kreisfreier Gemeinden zuständig sind². Für die Gemeindestraßen kreisangehöriger Gemeinden, die öffentlichen Feld- und Waldwege sowie die beschränkt-öffentlichen Wege und die Eigentümerwege ist die Kreisverwaltungsbehörde Straßenaufsichtsbehörde³.

Das Rechtsinstitut der Straßenaufsicht ist heute ein recht unbedeutendes ordnungsrechtliches Element. Hervorgegangen ist es aus der bis ins 19. Jahrhundert bestehenden Erscheinung der sog. Wegepolizei. Sie stellte die hoheitliche Zwangsgewalt zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Wegebaulast durch den Wegebaupflichtigen dar. Wegefürsorge und Wegeschutz wurden ebenso durch die Wegepolizei sichergestellt⁴. Wegepolizei bedeutete die Abwehr von Störungen, nicht aber die Förderung eines bestimmten Staatszwecks⁵. Eine Rechtfertigung fand sie in dem

1 Art. 61 Abs. 1 BayStrWG.

2 Art. 61 Abs. 2 und 3 a) iVm Art. 41 Satz 2 BayStrWG.

3 Art. 61 Abs. 3 b) BayStrWG.

4 Vgl. Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 134 f. und 141.

5 Schmidt, a. a. O., S. 135; vgl. auch Kormann, Sächsisches Wegerecht, S. 48 f.; Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 526; Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 16.

Ansinnen des Wegeherrn, die Kommunikation im Allgemeininteresse sicherzustellen. Sie war erforderlich, um den Willen der Obrigkeit gegenüber den anfangs ausschließlich privaten Wegebaupflichtigen¹ durchsetzen zu können.

Regelte die örtliche Siedlungsgemeinschaft diese Ordnungsfunktion im Rahmen ihrer Selbstverwaltung², so führte in fränkischer Zeit der König als Inhaber des Straßenregals die Oberaufsicht über die großen Durchgangsstraßen³. Das Aufsichtsrecht war Ausfluß seiner Banngewalt und beinhaltete im wesentlichen das polizeimäßige Durchsetzungsvermögen in Bezug auf die Wegebau- und Unterhaltungspflicht. In karolingischer Zeit wurde es den Grafen wegen ihrer größeren Nähe zu den Untertanen übertragen, die ihrerseits den Marken vorstanden⁴.

Rechtliche Erwähnung findet die polizeimäßige Überwachung der Wegepflichtigen in der Bayerischen Landesordnung von 1553⁵. Hier werden die Mautner und Zöllner⁶, aber auch die Pfleger und Landrichter mit der Aufsicht über die Landstraßen auf unterster Ebene betraut. Eine gleiche Bestimmung trifft die Polizeiordnung von 1616⁷.

In den Städten wurden bereits im 14. Jahrhundert eigene Wegeaufsichtspersonen angestellt⁸, denen im gleichen Jahrhundert die mit dieser Aufgabe betrauten Wegemeister folgten⁹. Geht im späten Mittelalter das Wegeaufsichtsrecht auf die städtischen Behörden über, so werden für die Landstraßen allmählich die allgemeinen Gerichte zuständig¹⁰. Nach der Bayerischen Land- und Policey-Ordnung von 1616

1 Überreiter, die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 6 ff.

2 Siehe S. 267.

3 Siehe S. 268.

4 Vgl. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 73.

5 IV. Buch, 14. Titel, Art. 1 f.

6 So schon die Instruktion Ludwigs des Reichen von 1470 (zitiert bei v. Riezler, Geschichte Baierns IV, S. 205).

7 III. Buch, 13. Titel.

8 So in Nürnberg (Gasner, a. a. O., S. 135).

9 Gasner, a. a. O., S. 109.

10 Vgl. Gasner, a. a. O., S. 124.

sollten Pfleger und Landrichter darüber wachen, "daß die Untertanen und Gerichtsleute die Wege, dort wo es ihnen gebührt, ordentlich erhalten, so daß sich niemand beschweren kann"¹. Auch Beamte der Rentämter sollten die Wege und Brücken mit inspizieren und Mängel sofort der Fürstlichen Hofkammer melden².

Nach des "Kaysers Policy-Rechten in denen Landen derer Reichsstände und anderer Unmittelbaren" führte der Kaiser im 18. Jahrhundert die Oberaufsicht über den Zustand der Straßen "in den Landesherrschaften"³. Nachgeordnet blieben die Rentämter und Gerichte sowie alle "Unsere Beamte" und "Hofmarksinhaber" zur Wegeaufsicht berufen⁴. Augenfällig bereitete die Straßenaufsicht mangels eines entsprechenden Behördenapparats immer wieder Schwierigkeiten, so daß letztlich alle Staatsdiener an der Wegeüberwachung teilzunehmen hatten.

In der Zollordnung Markgraf Alexanders für Ansbach-Bayreuth aus dem Jahre 1759 werden nochmals die Zollbeamten als unmittelbare Wegeaufsichtspersonen erwähnt⁵. Die Instruktion vom 19. März 1800⁶ weist schließlich alle Polizeidiener an, Straßenschäden und nachlässige Wegeunterhaltung anzuzeigen. Mit der VO vom 10. April 1804⁷ wurde diese Aufgabe den Polizeibehörden generell übertragen. Übergeordnete Straßenaufsichtsbehörden wurden die "Landescommissariate"; daneben fungierten noch die "Landgerichte und Magistrate". Diesen wiederum stand das "General- Landes-Commissariat" vor⁸. Die Oberaufsicht oblag schließlich der "General-Straßen- und Wasserbau-Direktion"⁹.

1 III. Buch, 13. Tit., Art. 1 der Land- und Policy-Ordnung von 1616.
2 A. a. O.

3 Moser, Staatsrecht, 2. Bd. (1740), IV., S. 518.

4 VO vom 19.6.1741 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 664 ff.).

5 Zitiert bei Spiess, Straßenwesen, S. 87.

6 Mayr, VO-Sammlung II, 168 ff.

7 Doellinger, Übersicht, S. 140.

8 VO vom 16.8.1805 (Doellinger, VO-Sammlung 13, 784 ff.).

9 Edikt über die gutherrlichen Rechte v. 28.7.1808 (bei v. Dollmann, Staatsverfassung und Staatsverwaltung I, S. 101).

Zur besseren Aufsicht über die polizeimäßige Wegeunterhaltung wurden 1817 alle Behörden abgeschafft, die den Kreisen und dem Finanzministerium zwischengeschaltet waren¹. Verblieben war ein dreistufiger Aufbau der Straßenaufsichtsbehörden mit der Ortspolizei in der Hand des Bürgermeisters² auf unterer Ebene.

Je mehr die Wegepflicht zur Aufgabe der öffentlichen Straßenverwaltung wurde, desto weniger bedurfte es ihrer polizeimäßigen Überwachung und Durchsetzung gegenüber den Privatverpflichteten in Form einer Wegepolizei. Mit der Übernahme der Wegebau- und Unterhaltungslast durch die churfürstliche Hofkammer³, die Kreise und Gemeinden seit Ende des 18. Jahrhunderts, wurde ein Vorgang eingeleitet, der diese Bürde bis Mitte des 19. Jahrhunderts zur Staatslast werden ließ. Die öffentliche Straßenverwaltung hatte die öffentlichen Straßen und Wege grundsätzlich in ihren Aufgabenbereich genommen. Die beibehaltene Straßenaufsicht wurde, von den wenigen Fällen einer Kontrolle privater Wegebaupflichtigen abgesehen, zu einem verwaltungsinternen ordnungsrechtlichen bzw. zu einem kommunalaufsichtlichen Institut, das den polizeilichen Charakter verloren hat.

7. Bau und Unterhaltung von Straßen

a) Begriff und Wesen der Straßenbau- und Unterhaltungslast

Der Begriff der Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung öffentlicher Straßen zusammenhängenden Leistungen, die erforderlich sind, um die ordnungsgemäße Ausübung des Gemeingebruchs

1 VO v. 5.11.1817 (Doellinger, a. a. O. 16, 262 ff.).

2 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, Art. 138.

3 Siehe die Instruktion v. 31.5.1790 (Mayr, VO-Sammlung V, 112).

zu ermöglichen¹. Da nach allgemeiner Auffassung die Straßenbaulast eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung des Straßenbaulastträgers gegenüber der Straßenaufsicht ist, stellt demzufolge die Straßenbaulast ein rein verwaltungsinternes Rechtsinstitut dar. Daraus ergibt sich weder eine Verpflichtung gegenüber den Straßenbenutzern noch ein Rechtsanspruch auf Maßnahmen, die durch die Straßenbaulast geboten sind². Mit der institutionellen Vorstellung von den öffentlichen Straßen als eine Verwaltungsleistung ist diese Ansicht nicht mehr vereinbar. Danach ist die Straßenbaulast in erster Linie als eine Leistungspflicht gegenüber den Straßenbenutzern zu sehen. Konsequenterweise erwächst diesen damit ein subjektives öffentliches Recht auf Erfüllung der Straßenbaulast, sofern und soweit diese zur verkehrssicheren Unterhaltung der öffentlichen Straßen erforderlich ist³. Dennoch wird die Straßenbaulast heute als eine öffentliche Aufgabe ohne Außenverpflichtung angenommen. Dafür ist vor allem die Entwicklung aus dem historischen Rechtsinstitut des Wegeregals verantwortlich.

aa) Das allgemeine Straßenregal

Das allgemeine Straßenregal geht bis in fränkische Zeit zurück. Mit dem Erstarken der königlichen Machtstellung und der späteren Reichsgewalt verschwand allmählich das alte Volkseigentum. Die großen Verkehrsstraßen gelangten unter das königliche Bannrecht. Als öffentliche Sachen wurden sie schließlich Gegenstand der sich im Mittelalter entwickelnden Regalität⁴. Damit standen sie in ausschließ-

1 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 3 zu Art. 9; Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 566 f.

2 Prandl-Gillessen, a. a. O., Anm. 2 zu Art. 9.

3 Ausführlich hierzu Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 28 f.

4 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 54.

licher Zuständigkeit des obersten Trägers öffentlicher Herrschaft oder eines von ihm Beliehenen, dieses Recht zu gebrauchen¹. Im 13. Jahrhundert kamen die Regalien zunehmend in die Hand der Landesherrschaft. Das allgemeine Straßenregal wurde Teil der "Landeshoheit". Es gliederte sich in die drei Teilbereiche: Das eigentliche Straßenregal, das Zoll- und das Geleitsregal. Obwohl miteinander eng verknüpft, ist hier nur das eigentliche Straßenregal von Bedeutung².

bb) Das Straßenregal im besonderen

Das eigentliche Straßenregal zeigte sich vor allem in dem Recht und an der Sicherung der Wegebenutzung sowie in der Befugnis, Straßen anzulegen³. Diese Rechtsentwicklung kann man in die Mitte des 12. Jahrhunderts legen. Die sachenrechtliche Stellung der gemeinen Wege und die Rechtserscheinungen über den straßenrechtlichen Gemeingebrauch der *viae publicae* waren wesentlicher Inhalt der Straßenregalität⁴.

cc) Die Wegepflicht

Die Straßenbau- und Unterhaltungslast hat als öffentlich-rechtliche Verpflichtung ihren Ursprung ebenfalls im mittelalterlichen Regalienrecht. Für die Straßenbau- und Unterhaltungspflicht wählte das ältere Recht den allgemeinen Begriff der Wegepflicht. Ist entgegen allgemeiner Meinung diese Pflicht heute den Straßenbenutzern gegenüber zu erfüllen, so gab es schon im Mittelalter ein Beispiel für diese Auffassung.

1 Conrad, Deutsche Rechtsgeschichte II, 138; Thieme, Die Funktion der Regale im Mittelalter, S. 61.

2 Siehe auch auf S. 197 f.

3 v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 1.

4 Siehe dazu die Ausführungen jeweils im Unterpunkt über den "Rechtsstatus" und den "Gemeingebrauch" an öffentlichen Wegen (S. 182 ff. und S. 223 ff.).

Regalien mit öffentlicher Zweckbindung galten ursprünglich als "Pflichtrechte". Als eine Art Fürsorgerecht dienten sie zur Bewältigung gemeinschaftswichtiger Aufgaben¹. Dazu gehörte eindeutig das eigentliche Straßenregal². Es trug den Stempel der Gemeinnützigkeit und hatte damit eine öffentlich-rechtliche Komponente. So waren der Gebrauch des Stangenrechts zur Erhaltung der Straßenbreite und das zu beachtende Gemeininteresse beim Anbau an öffentliche Wege zumindest ein Teil dieser pflichtrechtlichen Erscheinung³.

Bis ins 17. Jahrhundert wandelte sich der Regalbegriff dahin, daß er seitdem eine ausschließliche Berechtigung zur Benutzungs- und Nutzungsregelung verstand. Dieses Recht war Inhalt der durch das Allgemeinwohl legitimierten staatsrechtlichen Regalität der Landesherrn, während der Straßengrund selbst im Privateigentum des Regalinhabers verblieb. Dieser Vorgang ist Ursache für eine dualistische Konstruktion der öffentlichen Sachen. Künftig erschien die Straßenbau- und Unterhaltungslast als Teil einer privatrechtlich verstandenen Wegeherrschaft⁴.

Eine öffentlich-rechtliche Wegepflicht gegenüber den Straßenbenutzern, die dem einzelnen einen Anspruch gewährte, war auf Grund dieser Regaltheorie nicht mehr möglich. Sprach das ALR in § 11 II 15 in Preußen erstmals ausdrücklich von einer Wegebaupflicht für die Landstraßen, so galt diese auch außerhalb Preußens nur als Korrelat der dem Staat von den Landstraßen zukommenden Nutzungen⁵. In Übereinstimmung mit der preußischen Gesetzgebungs- und Verwaltungspraxis sah schließlich das RG die Unterhaltungspflicht als ein Institut der Fis-

1 Thieme, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 68; Lieberich, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 179.

2 Thieme, a. a. O., S. 73.

3 Vgl. Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte VIII, 303.

4 Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 107.

5 Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, S. 18.

kalverwaltung an¹. Wurde die Wegepflicht inzwischen zu einer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung des Staates, so verblieb sie doch im verwaltungsinternen Bereich².

Zusammengefaßt läßt sich feststellen, daß die Straßenbau- und Unterhaltungslast "die neuzeitliche Wandlung der Regalien zur einheitlichen Staatsgewalt nicht mit vollzogen hat"³.

b) Aufgaben und Träger der Straßenbau- und Unterhaltungslast und die Wegebaupflichtigen (Wegebaukonkurrenzen)

Die Straßenbaulast umfaßt heute alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben. Danach haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit genügenden Zustand zu bauen, zu erneuern, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern⁴.

Träger der Straßenbaulast für Staatsstraßen ist der Freistaat Bayern, für Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Gemeinden, für Gemeindestraßen, für öffentliche Feld- und Waldwege und für beschränkt-öffentliche Wege sind dies jeweils die Gemeinden⁵.

Inhalt der Straßenbaulast sind nicht das Schneeräumen, das Streuen bei Schnee- oder Eisglätte, die Reinigung und die Beleuchtung der öffentlichen Straßen⁶. Sie umfaßt ebenfalls nicht die herkömmlich

1 Urt. vom 20.4.1899, RGZ 44, 175 ff.

2 Geschichtliche Belege dafür, daß in der Neuzeit keine obrigkeitliche Wegepflicht mit Außenwirkung bestand: Zur Polizeiordnung des Herzogtums Berg vom 10.10.1554: Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 506 f.; zum Landtagsabschied des Herzogtums Westphalen vom 6.8.1841: bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 174; ferner Hofacker, Die Verkehrssicherungspflicht, S. 41; Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 207.

3 Bartlsperger, Verkehrssicherungspflicht, S. 37.

4 Art. 9 Abs. 1 BayStrWG; § 3 Abs. 1 FStrG.

5 Art. 41, Art. 47, Art. 54 und Art. 54 a BayStrWG.

6 Art. 9 Abs. 3 BayStrWG.

aus den Vorschriften des bürgerlichen Rechts entwickelte Verkehrs-
sicherungspflicht¹.

Ursprünglich oblag den Untertanen allein die Wegebau- und Unterhaltungspflicht. Wege und Stege befanden sich einst im Allgemeingut der Markgenossen². Als Bestandteil der Allmende wurden sie von den Markgenossen, und zwar zunächst von den Angrenzern hergestellt und unterhalten. Wurde die Last für den einzelnen zu groß und hatte der Weg gemeinschaftliche Bedeutung, so oblag die Wegefürsorge sämtlichen Genossen.

Neben diesen Gemeindewegen entstanden in fränkischer Zeit die sog. Königsstraßen. Nur für diese Straßen hatte der König die Sorge und Obhut, denn der Verkehr und die Bedeutung guter Wege für die Volkswirtschaft waren noch verhältnismäßig gering. Doch auch für diese Straßen waren die Anlieger mit der Wegebaupflicht belastet. Der Grund für diese Regelung liegt in der damaligen Überzeugung, daß die Anrainer den größten Vorteil am Weg hatten. Da dies zu einer völligen Überbürdung der Pflichtigen führte, gelangte man bald dazu, die Bau- und Unterhaltungskosten auf die Benützenden selbst durch Erhebung von Zöllen und Wegegeldern abzuwälzen. Auf dem Prinzip von Leistung und Gegenleistung sollte die Abgabe für die Abnutzung der Straße erbracht werden. Der König und die sonst von ihm Beliehenen sahen sich schließlich für die abgabepflichtigen Straßen verantwortlich. Nachdem die Landesherren das Einnahmerecht immer mehr in ihre Gewalt gebracht hatten, trat eine Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen jedoch mehr und mehr hinter eine Berechtigung zurück. Eine regelrechte Vergabe von Wegbauarbeitern auf Kosten der Obrigkeit kannte das mittelalterliche Gesellschaftssystem außer in den Städten nicht. So blieb es bei der dauernden Pflichtigkeit der Untertanen, die im Wege

¹ Prandl-Gillesen, BayStrWG, Anm. 5 zu Art. 9.

² v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 367; Überreiter, Die rechtlichen Verhältnisse der Ortsstraßen besonders in Bayern, S. 6 ff.

von Naturaldiensten eine Straße oder Brücke tatsächlich zu errichten und ständig zu unterhalten hatten¹.

Im einzelnen gab es zwei Systeme für den Straßenbau. Zum einen hatte jeder die an seine Güter stoßenden Straßen, einschließlich Hecken und Gräben instand zu halten. Zum anderen kamen die Märker zu einer bestimmten Zeit zusammen, um ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit der Grundstücke gemeinsam diese Arbeiten vorzunehmen². Eine dementsprechende Regelung traf der Schwabenspiegel in Art. 181: "Ein iegelich man sol wege machen vor siner tvr vnde vor sinem gote, sibenschuhe, daz ander teil div gemeinde machen".

Zu den einzelnen von den Gewaltunterworfenen geforderten Naturalleistungen gehörte die Hergabe von Straßen- und Brückenbaumaterial oder persönliche Dienste wie Anfuhr, Bearbeitung und Einbau des Materials³.

Für das 13. Jahrhundert läßt sich feststellen, daß die Land- und Stadtgemeinden die eigentlichen Träger des Wegebbaus waren⁴. Daneben konnten aber noch einzelne Zolleinnahmeberechtigte mit der Wegebau- und Unterhaltungslast betraut sein. So befahl Kaiser Friedrich II. im Jahre 1236: "Alle, die Zolle nehmen, auf Wasser oder Land, die sollen den Wegen und Brücken ihr Recht halten mit Machen und Besserung"⁵. Eine Weiterverleihung der Unterhaltungslast war später auch in den Städten möglich. Bis ins 15. Jahrhundert war z. B. der Nürnberger Stadtbaumeister mit dieser Last betraut. Ihm standen dafür die Wegegelder zu⁶.

Soweit die Landesherrschaft ein starkes Regiment führte, waren

1 Kodal, Straßenrecht, S. 280; Baumeister, Geschichte des Straßen- und Wegerechts, S. 9.

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 101.

3 v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 6.

4 Gasner, a. a. O., S. 65.

5 Bei Korzendorfer, Die deutsche Straße von 1800 bis 1840, S. 37.

6 Tucher, Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg, S. 207.

neben den Gemeinden ohne Ausnahme auch die geistlichen und weltlichen Immunitäten zur Unterhaltung bestimmter Hauptstraßen verpflichtet¹. Eine große Anzahl von Straßen hatten auch Privatpersonen in-stand zu halten. Diese Verpflichtung konnte sich auf Gatter, Gräben und Stege beschränken².

Der schlechte Zustand der Straßen mag verantwortlich für eine immer häufigere Entlastung der Anlieger durch die Gemeinden gewesen sein. Gegen Verleihung des Rechts zur Wegegelderhebung übernahmen sie die Unterhaltungspflicht der gemeinen Wege. So bestimmte die Polizeiordnung des Herzogtums Berg vom 10. Okt. 1554, daß die Unterhaltungspflicht öffentlicher Wege auf den Anliegern ruhe, soweit nicht durch besonderen öffentlich-rechtlichen Titel die Wegspflicht eines Dritten begründet sei³.

Nach dem bayerischen Landrecht von 1616 trugen neben den Mautnern und Zöllnern in erster Linie die Angrenzer und in zweiter Linie die übrigen Bauern die Wegebaulast⁴. Nach altem Herkommen sollten auch die Gerichtsleute sowie die "Gerichts- und Hofmarkherren samt ihren Untertanen, auch der Städte und Märkte, an den Orten an welchen ihnen die Landstraßen- Weg- und Stegmachung von Alters her zusteht, auch zu tun schuldig sein"⁵.

Bestimmte Vorschriften über Bau- und Unterhaltungsart der Straßen gab es nicht. Nach dem bayerischen Landrecht von 1616 sollten die "Landstraßen, Weg und Steg... zu rechter gewöhnlicher Zeit zwischen Ostern und Pfingsten, statlich machen und erhaben und in guter Wesenheit erhalten..." werden⁶. Diese Frage lag wohl im Ermessen der Ob-

1 Vgl. fürs 16. Jahrhundert bei Grimm, Weistümer IV, 133.

2 Belege bei Grimm, a. a. O. I, 632 f.

3 Nach Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 508.

4 Landrecht von 1616, 3. Buch, 13. Tit., Art. 1 und Art. 3.

5 Auszug aus der Polizeiordnung von 1616 bei Doellinger, VO-Sammlung 16, 662 f.

6 Bei Doellinger, a. a. O.

rigkeit¹.

Nach dem Landrecht von 1756 trug nach gemeinem Recht grundsätzlich derjenige die Straßenbaulast, der den Nutzen aus den Zoll- und Wegegeldern zog. Die Last war auf die Größe des Nutzens beschränkt. Im Ubrigen hatten die "Adjacenten", einschließlich der Kirchen und Geistlichen, auf "4 Meilen beiderseits des Wegs... zu konkurrieren". Für die Errichtung der Land- oder Königsstraßen ergab sich damit eine Konkurrenz zwischen der Landesherrschaft, den Ständen und den Untertanen, was bereits im Mandat vom 14. Juli 1751 festgelegt wurde. Die Bürde der Landesherrschaft erschöpfte sich im Bereitstellen der nötigen Gerätschaften sowie in der Bezahlung enteigneter Privatgrundstücke. Die Stände hingegen hatten zum Wegebau ihre Untertanen aufzubieten².

Die Pflasterung und Ausbesserung der Stadtstraßen waren nicht die Anlieger, sondern der bürgerliche Magistrat "schuldig", dem auch der Pflasterzoll und andere öffentliche Abgaben überlassen wurden³. Für diese Arbeiten waren eigene "Wegmacher" und Tagelöhner angestellt.

Nach Einführung des Chausseebaus in der Mitte des 18. Jahrhunderts sollten möglichst die Mautämter die Chausseierung der Landstraßen vornehmen⁴. Wie weit Kommunen oder Private allein oder mit den churfürstlichen Ämtern die Bau- und Unterhaltungslast zu tragen hatten, war in "gründlichen Protokollen" festzulegen⁵.

Hier und in der Folgezeit wird die Tendenz sichtbar, daß sich die Herrschaft bei den Hauptverkehrswegen ein immer größeres Recht zu intensiverer Beaufsichtigung und zu entsprechenden Eingriffen beimaß⁶; v. Reitzenstein nennt diesen Vorgang die Periode der "Verstaatli-

1 Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 508.

2 Kreittmayr, Anmerkungen, p.2 c.8 §11 n.3.

3 Kreittmayr, a. a. O.

4 Decret vom 29.11.1764 (bei Wagner, VO-Sammlung IV, 777).

5 Decret vom 29.9.1764 (bei Wagner, a. a. O.).

6 Max Bauer, Die öffentlichen Wege, S. 173.

chung wenigstens der für den weiteren Verkehr berechneten Wege¹. So erklärte die Instruktion vom 31. Mai 1790, daß der Bau und die Unterhaltung der Chausseen der churfürstlichen Hofkammer und hier wiederum der Direktion für das Straßen- und Wasserbauwesen obliegen². Gleichermäßen erklärte das ALR den Ausbau und die Unterhaltung der großen Durchgangsstraßen als Staatsaufgabe³.

Im einzelnen umfaßte die Unterhaltung bayerischer Chausseen folgende Aufgaben: Das Ableiten von Wasser, das Wegräumen von Kot und Schlamm, die Einebnung der Geleise, die Aufschüttung mit Kies und das Schneeabräumen⁴.

Da der bayerischen Hofkammer bald die Last für die von ihr übernommenen Straßen zu groß wurde, konnten diese streckenweise an angrenzende Gemeinden verpachtet werden⁵. Wohl aus gleichem Grunde übertrug der preußische Staat gegen Ende des 19. Jahrhunderts unter Zurverfügungstellung von Mitteln die Durchgangsstraßen auf die Provinzen und Kreise⁶.

Diese Zeit kann als endgültige öffentlich-rechtliche Auffassung des Wegewesens bezeichnet werden, indem die Fürsorge für die Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Wege immer ausschließlich in den Aufgabenbereich der öffentlichen Verwaltung geriet. Danach läßt sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Bayern folgender Rechtszustand erkennen:

Der Staat hatte die vom Landesherrn zu Landstraßen erklärten öffentlichen Wege zu unterhalten. Die Kreise⁷ hatten die Landstraßen

1 v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 6.

2 Mayr, VO-Sammlung V, 112.

3 § 11 II 15 ALR. Allerdings waren die Anwohner zu Hand- und Spanndiensten verpflichtet (§ 13 ff. II 15 ALR).

4 Instruktion vom 31.5.1790 (Mayr, a. a. O.).

5 VO vom 19.3.1800 (Mayr, a. a. O. II, 168 ff.).

6 Vgl. das preuß. Dotationsgesetz vom 8.7.1875 (bei Krause, Gemeindegebrauch, S. 19).

7 Das sind die heutigen Bezirke.

neu anzulegen, während die Gemeinden zur Anlage und Unterhaltung der Vizinalwege verpflichtet waren. Die Gemeinden hatten auch bei den Ortsdurchfahrten zu "konkurrieren", d. h. die Gemeinde erbrachte gegen einen "Zehrungsbeitrag" oder unentgeltlich Hand- und Spanndienste, wobei der Staat einen gewissen Beitrag zum Grunderwerb und für die notwendigen Geräte leistete¹.

Wegen der ungleichmäßigen Belastung der Gemeinden kam es schließlich zu einigen gesetzlichen Änderungen. Mit dem Gesetz, die Einführung der Landräte betr. (1828), den Gesetzen, die Ausscheidung der Kreislasten von den Staatslasten betr. (1837 und 1846) und durch den Distriktsratsgesetz von 1852² wurde der im wesentlichen heute noch bestehende Rechtszustand erreicht. Nunmehr wurden der Staat, die Distriktsgemeinden³ und die Gemeinden jeweils Träger der Baulast für ihre Straße.

Art. 38 der bayerischen Gemeindeordnung von 1869 behielt im wesentlichen diese Rechtslage bei. Danach wurden Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege zur gemeindlichen Pflichtaufgabe. Diese umfaßte auch die Unterhaltung der Ortsstraßen, während die Herstellung dieser Wege dem Baurecht zugewiesen wurden. Die bayerische Bezirksordnung vom 17. Dez. 1927 beließ es hinsichtlich der Bezirksstraßen⁴ bei der überkommenen Regelung des Distriktsratsgesetzes von 1852⁵.

Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 brachte die bekannte

1 Vgl. VO vom 28.3.1809 (Doellinger, VO-Sammlung 16, 829); VO vom 6.4.1818 (ders., a. a. O. 16, 698 ff.); VO vom 6.5.1818 (ders., a. a. O. 16, 806); siehe im Ubrigen bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 695. Siehe zur ähnlichen Verteilung der Wegelast in Preußen bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 2.

2 Doellinger, a. a. O. 26, 313 ff.

3 Das sind die heutigen Landkreise.

4 Das sind die ehemaligen Distriktsstraßen.

5 Siehe die jeweiligen Auszüge der betreffenden Gesetze bei Germershausen-Seydel, a. a. O., S. 696 f.

Klassifizierung des deutschen Straßennetzes. Danach oblag dem bayerischen Staat die Baulast für die Straßen der I. Ordnung, während die Kreise Straßenbaulastträger für die Straßen II. Ordnung wurden¹.

Nach § 1 des Gesetzes Nr. 115 Über die Straßenbaulast in Bayern vom 12. Apr. 1948² übernahm der bayerische Staat die Baulast für die in Bayern gelegenen Bundesautobahnen und Reichsstraßen.

Den Abschluß der bayerischen Rechtsentwicklung stellt schließlich die erwähnte Regelung des bayerischen Straßen- und Wegegesetzes dar.

c) Einzelaufgaben der Wegeunterhaltung

Neben den Arbeiten, die unmittelbar am Wegekörper erfolgen und deshalb mit der Straßenbaulast zusammenhängen, bestehen noch einzelne Aufgaben der Straßenverwaltung, die öffentlichen Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

aa) Die Verkehrssicherungspflicht

Das RG hat den Grundsatz aufgestellt, daß derjenige, der einen Verkehr eröffnete, auch für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen habe und dafür zivilrechtlich verantwortlich sei³. Ursprünglich ging das RG davon aus, daß die Verkehrssicherungspflicht den Eigentümer des Straßenkörpers treffe. Später hat es diese Pflicht auf den Verfügungsmächtigen über den Straßenkörper ausgedehnt. Da das RG den Rechtsgrund für die Verkehrssicherungspflicht im privatrechtlichen Eigentum bzw. in der Verfügungsmacht suchte, blieb allein § 823 BGB als Grundlage für eine Haftung. Ein Amtshaftungsanspruch gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 131 WV schied damit aus.

Diese Rechtsprechung hat der BGH in seinem Urteil vom 8. Mai 1952

1 Bei Kistner, Straßen- und Brückenbau im Lande Baden-Württemberg, S. VIII.

2 GVBl. 1948, 61 f.

3 Siehe Urteil vom 26.2.1897, RGZ 38, 220 und Urteil vom 23.2.1903, RGZ 54, 59.

übernommen. Incidenter geht der BGH davon aus, daß die Verkehrssicherungspflicht Bestandteil der Wegebau- und Unterhaltungslast, also eine öffentlich-rechtliche Pflicht ist. Er fügt jedoch hinzu, daß sich die Erfüllung dieser Verpflichtung nach privatrechtlichen Grundsätzen beurteile¹. Dieser Gedankengang kann jedoch insofern schon nicht überzeugen, da hier Rechtsgrund und Erfüllung in zwei verschiedene Rechtsgebiete verlegt werden².

Dieser Ansicht haben sich weitgehend die übrige Rechtsprechung und die Literatur angeschlossen³. Die Frage ist jedoch im Fluß. Zwar ist die Ansicht des RG aufgegeben, die die Straßenverkehrssicherungspflicht an das Eigentum oder an eine entsprechende privatrechtliche Verfügungsmacht über das Wegegrundstück knüpfte, doch bleibt die gemischtrechtliche Anschauung vom Rechtsstatus der öffentlichen Straßen verantwortlich für eine Verselbständigung des Rechtsinstituts der Verkehrssicherungspflicht. Diese Maßnahme wird weder der rechtshistorischen Entwicklung der öffentlichen Sachen gerecht, noch wird erkannt, daß die Verkehrssicherungspflicht nur Teil des Rechts der öffentlichen Sachen als Verwaltungsleistungen sein kann. Eine privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht muß deshalb ausscheiden, wenn sie richtigerweise als wesentlicher Bestandteil der öffentlich-rechtlichen Straßenbaulast gesehen wird. Nach Anerkennung eines öffentlichen Wegeeigentums bleibt auch für ihre privatrechtliche Ausformung kein Raum mehr⁴. Aus diesen Gründen befriedigt zumindest im Ergebnis die Regelung in Art. 72 BayStrWG, die ausdrücklich die Ver-

1 Nach Hauelsen, Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht, S. 1613.

2 Vgl. Hauelsen, a.a.O.

3 BayObLG, Urteil vom 22.2.1934 (JW 1934, 1673); Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 202; Werner, Die Wegeunterhaltung in Bayern, S. 61; Bochalli, Die Fortbildung des Wegerechts, S. 614; ders., Wegerecht, S. 588; Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung, S. 32 und 140.

4 BVerfG, Beschluß vom 10.3.1976 (BayVBl. 1976, 559 ff.).

kehrssicherungspflicht als Amtspflicht im Sinne von § 839 BGB/Art. 34 GG festlegt¹ und damit die bürgerlich-rechtliche Verkehrssicherungspflicht verdrängt².

Zum Umfang der die Straßenverwaltung treffenden Verkehrssicherungspflicht gehören alle Maßnahmen, die die Sicherheit des Verkehrs fördern³, d. h. alle Gefahren sind zu verhindern oder zu beseitigen, die aus der Überlassung einer Straße zur allgemeinen Benutzung folgen können⁴. Entsprechend formuliert § 4 FStrG, daß die Bauten des Straßenbaulastträgers allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen müssen. Damit wird gesetzlich die Verkehrssicherungspflicht in engen Zusammenhang zur Straßenbaulast gebracht.

Für die bis ins 14. Jahrhundert zurückgehenden rechtlichen Nachweise scheint ein ähnlicher Konnex zwischen der Wegebau- und Unterhaltungslast und der Verkehrssicherungspflicht bestanden zu haben. So hatte der unterhaltungspflichtige Brückenzöllner nach Art. 77 des Landrechts Ludwigs des Bayern von 1346 die Brücke so instand zu halten, daß man sie ohne Schaden benutzen konnte. Bei Verletzung dieser Pflicht sollte er schadensersatzpflichtig sein.

Nach dem Rodel von Kirchzarten aus dem Jahre 1397 konnte der Straßenbenpflichtige zum Schadenersatz herangezogen werden, wenn z. B. auf Grund des schlechten Straßenzustandes eine Weinfuhre verunglückte⁵.

Erst im 19. Jahrhundert ist eine derartige Verpflichtung wieder

1 Für eine öffentlich-rechtliche Konstruktion der Verkehrssicherungspflicht vgl. ausführlich bei Bartlspenger, BK, Rdnr. 37 zu Art. 90 GG; ders., Verkehrssicherungspflicht, S. 33 f.; mit gleicher Tendenz Hofacker, Die Verkehrssicherungspflicht, S. 5 ff.; Otto Mayer Verwaltungsrecht II, 158; Scheuner, Zur Neuordnung des Wegerechts, S. 733; Steinbauer, Entschädigungsansprüche der Anlieger, S. 8; Franz Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 641 f.; kritische Auseinandersetzungen bei Hansjörg Jellinek, Verkehrssicherungspflicht, S. 665 f.

2 Vgl. BayObLG vom 27.3.1972 (BayVBl. 1973, 20).

3 BGHZ 9, 373.

4 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 5 zu Art. 9.

5 Nach v. Künßberg, Die Straße im altdeutschen Recht, S. 10.

rechtlich nachgewiesen. Nach der Instruktion für die Polizeidirektion vom 22. Sept. 1808 hatten die Polizeibehörden für die ungestörte Passage auf den öffentlichen Fahr- und Fußwegen zu sorgen und durch zweckmäßige Anordnungen Unglücksfällen vorzubeugen, die durch die Eröffnung des Weges veranlaßt sein konnten¹. Aus diesem Grunde waren vor allem Warnungstafeln an den Straßen durch die Kreisregierung aufzustellen². Nach der damaligen staatlichen Organisation ist verständlich, daß eine Schadensersatzregelung fehlte; denn ein "hoheitliches Verschulden" erkennt man in dieser Zeit nicht an.

Diese Tatsache und eine dualistische Auffassung von den öffentlichen Sachen mögen für den Kommentator der bayerischen Gemeindeordnung von 1869 Anlaß gewesen sein, solche "Amtspflichtverletzungen" bürgerlich-rechtlicher Natur zu sehen und den ordentlichen Gerichten zuzuweisen³.

Dennoch besteht aus rechtshistorischer Sicht kein Grund für eine heute noch privatrechtliche Gestaltung der Verkehrssicherungspflicht.

bb) Die Reinigungspflicht

Im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit haben die Gemeinden zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung innerhalb der geschlossenen Ortslage die Straßen zu reinigen⁴. Diese Bürde können die Gemeinden im Rahmen des Art. 51 Abs. 4 und 5 BayStrWG auf Dritte verlagern. Im Übrigen trifft diese Verpflichtung die Straßenbaulastträger als ein Teil ihrer Verkehrssicherungspflicht⁵. Die Reinigungspflicht gehört nicht zu den Aufgaben, die aus der Straßenbaulast erwachsen⁶.

1 Doellinger, VO-Sammlung 31, 211.

2 VO vom 7.2.1841 (Doellinger, a. a. O. 31, 177).

3 v. Kahr, Gemeindeordnung von 1869, S. 373.

4 Art. 51 BayStrWG.

5 Prandl-Gillessen, BayStrWG, Anm. 6 zu Art. 9.

6 Art. 9 Abs. 3 BayStrWG.

Stellen sich die öffentlichen Straßen als die Darbietung einer Verwaltungsleistung dar, so ist die Vornahme der Straßenreinigung Teil dieser dem Straßenbenutzer gegenüber zu erbringenden öffentlich-rechtlichen Leistungspflicht.

Inhalt der Reinigungspflicht, die aus Verkehrsücksichten und aus Gesundheitsgründen zu erbringen ist, sind u. a. Staubfegen, Besprengen mit Wasser und Papierbeseitigen¹, d. h. das Beseitigen von Fremdkörpern².

Seit in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts in Straßburg eine "Verordnung über den Kehricht" erschien, mehrten sich im Mittelalter derartige Anordnungen. Dabei oblag Straßenreinigung wie der Wegebau ursprünglich allein den Anliegern. In Lübeck finden sich bereits 1336 Aufzeichnungen darüber, daß einigen Leuten für ein Jahresgehalt die Reinigung gewisser Plätze übertragen war³.

Soweit es nicht den Bürgern zukam, ließ in Nürnberg der Stadtbaumeister den Unrat von den Straßen wegschaffen⁴.

In Augsburg schaufelten die Bürger nach den Ratsdekreten aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts den Schmutz zusammen und der Stadtkarren brachte ihn fort. Ebenso fuhr in Esslingen in der Mitte des 16. Jahrhunderts jeden Freitag ein Karren umher und holte den Kehricht ab⁵.

Nach der Verordnung vom 24. Dez. 1778 waren in München jeden Mittwoch und Samstag die Straßen "fleißig zu kehren". An diesen Tagen fuhr der Stadthauskarren durch die Gassen und nahm den Kehricht

1 Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 507.

2 Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 147.

3 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 139 ff.

4 Tucher, Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg, S. 117 und 254 ff.

5 Bei Gasner, a. a. O., S. 142. Siehe auch die Reinlichkeitsanordnungen im Stadtrecht von München aus dem Jahre 1340 (bei Dirr, Denkmäler des Münchener Stadtrechts, S. 418 und 511) sowie das "Willkürenbuch" von Rothenburg o. d. Tauber aus dem Jahre 1355 (bei Hitzer, Die Straße, S. 197).

mit¹. Wegen des Staubes waren an heißen Tagen die Gassen täglich zweimal zu bespritzen².

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Reinigung der Heerstraßen in Bayern zur Gemeindepflicht erklärt³. Soweit es sich um Ortsdurchfahrten handelte, waren diese ebenfalls von den Gemeinden durch ihre Einwohner zu reinigen⁴. Handelte es sich um öffentliche Plätze oder um Straßenstrecken, wo kein Wohngebäude oder Garten angrenzte, so hatte die Gemeinde für die Reinigung einzustehen⁵.

Die neue Straßenreinigungsordnung für den Bezirk der Haupt- und Residenzstadt München aus dem Jahre 1235 bestimmte, daß nach gesetzlichen Bestimmungen und nach den Ortsgewohnheiten alle Hausbesitzer zur Straßenreinigung "bis zur Mitte der Straße auf der Länge des Hauses" verpflichtet seien. Über die Ausführung dieser Verpflichtung hatte die Polizeidirektion zu wachen⁶.

Im Wege einer öffentlich-rechtlichen Pflichtübernahme konnte gemäß § 6 des preußischen Straßenreinigungsgesetzes vom 1. Juli 1912 ein anderer die Reinigung für den polizeimäßig dazu Verpflichteten übernehmen⁷.

Nach der bayerischen Gemeindeordnung von 1927 genügten Staat, Bezirk oder Gemeinde ihrer Reinigungspflicht, wenn sie diese den angrenzenden Grundstückseigentümern übertrugen⁸. Diese Grundsätze haben sich bis heute erhalten.

1 Doellinger, VO-Sammlung 13, 815 f.

2 VO vom 12.7.1782 (Doellinger, a. a. O. 13, 816 f.).

3 Siehe VO vom 1.7.1804 (Doellinger, a. a. O. 16, 629). Vgl. das gleichlautende Dekret des Herzogtums Berg vom 18.12.1808 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 495).

4 VO vom 31.1.1821 (Doellinger, Übersicht, S. 169).

5 VO vom 20.8.1835 (Doellinger, VO-Sammlung 13, 819 ff.).

6 Doellinger, a. a. O.

7 Nach Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 166.

8 Woerner, Gemeindeordnung von 1927, S. 202.

cc) Die Räum- und Streupflicht

Der sog. Winterdienst gehört ebenfalls nicht zu den Aufgaben der Straßenbaulast¹. Wie bei der Reinigungspflicht handelt es sich hier um eine Angelegenheit, die von der Straßenverwaltung im Rahmen der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht zu erbringen ist. Gemäß Art. 51 BayStrWG werden dazu innerhalb der geschlossenen Ortschaften die Gemeinden angehalten. Wegen der Gleichartigkeit beider Pflichten kann auf die grundsätzlichen Ausführungen bei der Reinigungspflicht verwiesen werden.

Zur Räum- und Streupflicht gehören alle erforderlichen Handlungen, die erforderlich sind, um die Straßen bei Schnee oder Glatteis in einem sicheren Zustand zu erhalten. Diese Pflicht kann die Gemeinde durch Verordnung auf die Anlieger übertragen, soweit es sich um Gehwege handelt².

Ebenso wie die Reinigungspflicht war die Räum- und Streupflicht für die öffentlichen Straßen anfänglich eine den Anrainern obliegende Last. Diese Ansicht hatte sich gewohnheitsrechtlich entwickelt und war so im allgemeinen Bewußtsein, daß sich das bayerische Landrecht von 1616 darauf beschränkte, bei der Schneeräumung zuerst den Fahrwegen den Vorzug zu geben³. Die Wege zwischen den Dörfern sollten im Winter bei starkem Schnee "durch vereinigte Arbeit und unter größtmöglicher Mitwirkung der Untertanen passierbar gemacht werden, um die Kommunikation zwischen den Dörfern und der Hauptstraße zu erhalten"⁴.

Am 27. Dez. 1788 wurde in Bayern die "Öffnung der Winterbahn" zu

1 Art. 9 Abs. 3 BayStrWG.

2 Art. 51 Abs. 5 BayStrWG.

3 Landrecht von 1616, 3. Buch, 13. Tit., Art. 1.

4 General-Ausschreibung vom 16.2.1785 (Wagner, VO-Sammlung IV, 382).

Gemeindeaufgabe erklärt¹. "Vorzüglich auf den Haupt-, Land- und Commercialstraßen" sollten die Gemeinden den Schnee durch allgemeine Scharwerksleistungen der Untertanen räumen lassen. Diese Dienste waren unentgeltlich. Überstieg der Winterdienst die Leistungsfähigkeit der Gemeinde, so war gegen Bezahlung die konkurrierende Nachbargemeinde zur Mithilfe verpflichtet².

Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Gemeinden in ihrer Räum- und Streupflicht an Staatsstraßen insofern entlastet, als ihnen dafür eine Vergütung aus der Staatskasse zu zahlen war³.

Auch bei der Räum- und Streupflicht läßt sich im wesentlichen eine kontinuierliche Entwicklung bis zu den heutigen Gesetzesvorschriften feststellen.

dd) Die Beleuchtungspflicht

Die Pflicht zur Straßenbeleuchtung ist ebenfalls kein Bestandteil der Straßenbaulast⁴. Auch bei weiter Auslegung wird sie heute nicht aus der Verkehrssicherungspflicht hergeleitet⁵. Sie ist daher in der Regel eine Pflicht der Gemeinde⁶.

Während früher die Straßen nur bei besonderen Anlässen wie Fürstenbesuch oder bei Feindesgefahr beleuchtet wurden, setzte der Gebrauch von Straßenlaternen in den Städten und Ortschaften teilweise erst im letzten Jahrhundert ein⁷. Seit dieser Zeit wurde die Beleuch-

1 Doellinger, VO-Sammlung 13, 812 f. Gleichlautend § 6 des churfürstlich sächsischen Mandats vom 28.4.1781 (bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 17).

2 VO vom 12.2.1813 (Doellinger, Übersicht, S. 204).

3 Vgl. VO vom 9.4.1842 (Doellinger, VO-Sammlung 31, 206); Landtagsabschied vom 23.5.1846 (Weber, VO-Sammlung III, 619); Ministerialentschließung vom 31.10.1848 (Weber, a. a. O. IV, 1).

4 Art. 9 Abs. 3 BayStrWG.

5 OLG München, Urteil vom 25.1.1968, NJW 1968, 406.

6 Art. 51 Abs. 1 BayStrWG; Franz Mayer, Straßen- und Wegerecht, S. 643.

7 Vgl. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 143.

tung der Wege als eine polizeiliche Aufgabe der Gemeinde angesehen¹.

Die Straßenbeleuchtung ist heute eine Verkehrsanlage, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dient. Sie ist deshalb Straßenzubehör und damit Bestandteil der Straße im Sinne von Art. 2 Nr. 3 BayStrWG. Im Rahmen einer umfassenden Verwaltungsleistung wird sie den Straßenbenutzern dargeboten. Sie erfolgt auf Grund einer öffentlich-rechtlichen Leistungspflicht, die ein subjektives öffentliches Recht des einzelnen Straßenbenutzers begründet. Damit kann aber die Straßenbeleuchtung nicht mehr als eine reine polizeiliche Aufgabe der Straßenverwaltung angesehen werden.

8. Die Finanzierung der Straßen- und Wegeverwaltung

Solange es Straßen gibt, war die Finanzierung des Straßenbaus und der Straßenverwaltung ein besonders schwieriges Problem. Heute werden die Mittel im wesentlichen durch die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer aufgebracht.

Die Kosten für viele römische Staatsstraßen bestritt ehemals der Staatsschatz. Dieser deckte jedoch nur die Aufwendungen für den umfangreichen Beamtenapparat, für die am Straßenbau beteiligten römischen Legionen, für die eingesetzten Ingenieure sowie für die gehobenen Arbeiter wie Maurer, Steinmetzen und Zimmerleute². Der eigentliche Straßenbau mußte durch den auf dem Bürger- und Bauernstand lastenden, unentgeltlich zu erbringenden Frondienst erbracht werden.

1 Dekret für das Herzogtum Berg vom 18.12.1808 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 495); Generalverordnung des sächsischen Finanzministeriums vom 3.12.1902 (bei v. Haebler, Das Wegerecht im Königreich Sachsen, S. 26); sächs. OVG 9, 35 (bei Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 29); Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 152).

2 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 8 und 33; Greger, Fahrwegbauten, S. 13; Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 37.

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts wurden so alle Straßenarbeiten im Wege der Naturalwirtschaft ausgeführt¹.

Die fränkische Zeit kannte einen Straßenbau mit Staatsgeldern nicht. Allenfalls wurden diese für den Bau von Brücken bewilligt².

Die mehrfach erwähnten mittelalterlichen Wegeabgaben wie Wegegeld, Wege- und Brückenzoll, Zugviehsteuer, Geleitsgeld und dgl., sollten zwar dem Wegebau zugute kommen, meist flossen sie aber ins private Säckel des Einnahmehabenden. Nur in den Städten wurde der Straßenbau durch das Wegegeld und den Pflasterzoll von den angestellten Facharbeitern, namentlich den Pflasterern, durchgeführt³. Ordentliche Landessteuern wie heute, die den Straßenbau hätten finanzieren können, gab es jedenfalls noch nicht⁴. So blieb es in der Hauptsache bei den Handdiensten und den Scharwerksleistungen der Untertanen. Nach der Landesordnung Herzog Ludwigs von Landshut aus dem Jahre 1474 sollte z. B. "die Scharwerk" nach "Gestalt und Vermögen eines jeden" bemessen sein.

Zu Beginn der Neuzeit wurden für den Wegebau "Wegmacher", "Wegmeister" und Tagelöhner eingesetzt. Sie wurden aus dem Wegegeld, zuweilen auch aus Natural- und Geldbeiträgen der Gemeindemitglieder besoldet⁵.

Die Aufgaben der staatlichen Wirtschafts- und Bevölkerungspolitik benötigten erst seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts und in erhöhtem Maße im 18. Jahrhundert öffentliche Mittel⁶. Ein wesentlicher Ausgabenfaktor wurde dabei der aus Frankreich stammende und in Bayern in der Mitte des 18. Jahrhunderts eingeführte Chausseebau. Er benötigte eine umfangreiche Organisation der Landesherrschaft,

1 Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 521.

2 Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte IV, 33.

3 Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, S. 135.

4 Bosl, Bayerische Geschichte, S. 21.

5 Gasner, a. a. O., S. 109.

6 Bechtel, Wirtschaftsgeschichte, S. 125.

die entsprechende Unkosten verursachte. Ausgebildete Wegebauarbeiter, Straßenaufseher und die seit 1741 ins Leben gerufene bayerische Straßenbaubehörde¹ wurden schließlich aus öffentlichen Mitteln bestritten. Für den Straßenbau benötigtes Holz sollte nach der Verordnung vom 19. Juni 1741 "gratis aus den Staatsgehölzen... abgeben" werden². Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde schließlich die Bekiesung der Heerstraßen, einschließlich der Ortsdurchfahrten, von der Staatskasse getragen³. Wesentliches Deckungsmittel war das Weggeld, das zu dieser Zeit etwa 1/3 aller staatlichen Einnahmen ausmachte.

Die Naturalkonkurrenzen wurden in Bayern durch die VO vom 6. Apr. 1818 für den Bau der Landstraßen aufgehoben⁴. Künftig sollten diese Straßen "durch gedungene Tagelöhner und Lohnfuhrten oder Verpachtungen" hergestellt und die Kosten durch eine Umlage in Form eines "Beischlages zu entrichtenden Rustikal- oder Häusersteuer gedeckt werden". Im Übrigen blieben jedoch die unentgeltlichen Frondienste bestehen.

Mehr und mehr gerieten nun die öffentlichen Straßen und Wege in staatliche Obhut. Öffentliche Mittel waren für ihre Verwaltung nötig. Orts-, Bezirks- und Kreisumlagen für den Straßenbau waren zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Folge⁵. Das Finanzgesetz aus dem Jahre 1831 verteilte im einzelnen die Kostenlast für die Verwaltung der Staatsstraßen wie folgt: Alle mit dem Unterhalt der Staatsstraßen zusammenhängenden Ausgaben, einschließlich dem "äußeren Baupersonal", fielen dem Kreisfonds zu. Alle Neubaukosten für die Staats- und Kreisstraßen

1 Siehe dazu im Unterpunkt, "Die Straßen- und Wegebauverwaltung".

2 Doellinger, VO-Sammlung 16, 664 ff.

3 VO vom 1.7.1804 (Doellinger, a. a. O. 16, 629).

4 Doellinger, Übersicht, S. 277 f.

5 Siehe dafür die einzelnen gesetzlichen Grundlagen aus den Jahren 1818, 1825 und 1828 bei Doellinger, VO-Sammlung I, 271 ff.

flossen dagegen aus dem Staatshaushalt¹.

Die Abschaffung aller in Bayern erhobenen Straßengelder im Jahre 1840² und die Einschränkung der Naturalkonkurrenz der pflichtigen Bürger, führten zu einer immer größeren Belastung der öffentlichen Hand. Ausgleichfonds, Finanzreserven und staatliche Zuschüsse versuchten von Fall zu Fall das Verkehrsbedürfnis an der richtigen Stelle zu befriedigen. Oft war der öffentliche Haushalt einfach überfordert. Die Verpachtung von Obstbäumen an schon bestehenden Straßen sollte zusätzliche Gewinne erzielen. Aus Mangel an staatlichen Mitteln gab es in Preußen im Jahre 1850 etwa 100 Prämien- und Aktienchaussees. Nach englischem und amerikanischem Muster wurden sie aus Not von privaten Gesellschaften errichtet. Diesen stand als Ausgleich die Wegebenutzungsgebühr zu, die Preußen erst im Jahre 1875 aufhob³.

Die enormen Anforderungen an die Straßenverwaltung, hervorgerufen durch den rasanten Vormarsch des Kraftwagens, führten schon zu Beginn dieses Jahrhunderts zu einer Sonderbesteuerung des Mineralöls und der einzelnen Fahrzeuge. Nach dem Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1909 war zunächst nur eine Reichsstempelabgabe für private Personenwagen erhoben worden. Am 8. Apr. 1922 erfolgte dann der Erlass des allgemeinen Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Als Grund diente die stärkere Abnutzung der Wege durch Kraftfahrzeuge als durch herkömmliche Fortbewegungsmittel. Diese Steuern decken im wesentlichen

1 Doellinger, VO-Sammlung 16, 592 f.

2 Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 435.

3 Vgl. Voigt, a. a. O., S. 434 f. Siehe im Ubrigen zur Finanzierung der preußischen Straßenverwaltung jener Zeit bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 171 ff. und bei Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 417 sowie bei v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 113 ff.

noch heute die Hauptkosten der Straßenverwaltung¹.

9. Das Nachbarrecht der Straßen und Wege

Im Nachbarrecht sollen die widerstreitenden, aus den öffentlichen Straßen und den Anliegergrundstücken entspringenden Interessen ausgeglichen werden. Privates Eigentümerrecht und öffentliche Zweckbestimmung der Straßen und Wege stehen sich hier gegenüber.

a) Rechtsnatur und Rechtsgrundlagen

Nach der gemischtrechtlichen Theorie von den öffentlichen Sachen, die ein privates Wegeeigentum des Hoheitsträgers annimmt, sollen sich hier zwei grundsätzlich gleichberechtigte Grundstückseigentümer gegenüberstehen. Demzufolge wird das Nachbarrechtsverhältnis privatrechtlich beurteilt, so daß die §§ 906 ff. BGB einschließlich des Abwehranspruchs aus § 1004 BGB zur Anwendung kommen². Diese Rechtsgrundlagen gelten sowohl für die Rechtsstellung des Nachbarn gegenüber Immissionen, die von öffentlichen Wegen ausgehen, wie für den Schutz der öffentlichen Straßen vor Einwirkungen.

¹ Vgl. Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 450; Engelhardt, 100 Jahre Wegerecht in Bayern, S. 95 f.; Adamek, Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, S. 217 ff.; Wienecke, Deutsches Straßenwesen, S. 24. Zur heutigen Finanzierung der Straßenverwaltung im Bereich der Landkreise und Gemeinden siehe die Zusammenstellung der gesetzlichen Grundlagen bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 759 f., 761, 797 ff. Zu den heute noch in den Gemeindeordnungen vorgesehenen Hand- und Spanndiensten der Gemeindebürger für den Straßenbau im Gemeindebezirk siehe Bochall, Die Fortbildung des Wegerechts, S. 615.

² Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 353; Kodal, Der gesteigerte Gemeindegebrauch in den neuen Straßengesetzen, S. 455; ders., Straßenrecht, S. 37; Marschall, FStrG, S. 37; Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 299; Zimniok, BayStrWG, Anm. 2 a zu Art. 29.

Das tradierte Nachbarrecht ist heute mehrfacher Kritik ausgesetzt. Es gesteht dem betroffenen Privaten zwar Entschädigungs-, nicht hingegen Abwehransprüche zu. Ein genereller Ausschluß von Abwehrrechten ist jedoch im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Garantie des subjektiven Rechtsstatus schwer haltbar.

Die Unzulänglichkeiten der gemischtrechtlichen Auffassung von den öffentlichen Sachen treten noch deutlicher beim Schutz der öffentlichen Straßen vor Einwirkungen in Erscheinung. Nach ihr ist die öffentliche Zweckbestimmung auf den Gemeingebrauch beschränkt. Danach wird dem Hoheitsträger lediglich insoweit ein öffentlich-rechtliches Abwehrrecht gewährt, als dem Gemeingebrauch eine Beeinträchtigung droht. Ein umfassender Schutz der öffentlichen Straßen ist indessen nur dann gegeben, wenn jede Einwirkung auf die öffentlichen Straßen und Wege auf diese Weise abgewehrt werden kann.

Aus diesem Grunde sind die allgemeinen Rechtsgedanken des Nachbarrechts aus dem Privatrecht herauszulösen und in das öffentliche Recht zu transponieren¹. Die Idee von einem öffentlichen Wegeeigentum läßt ohnedies eine privatrechtliche Rechtsanwendung nicht mehr zu. Als notwendige Konsequenz ergibt sich deshalb ein neuzugestaltendes, eigenständiges öffentliches Nachbarrecht².

b) Dienstbarkeiten an angrenzenden Grundstücken

Nach der traditionellen Theorie vom dualistischen Rechtsstatus der öffentlichen Sachen war jede nur denkbare und nach dem Immobilensachenrecht zulässige Belastung des Anliegergrundstücks zu Gunsten des Wegeeigentümers bzw. des Straßengrundstücks möglich. Insofern nahm der Straßeneigentümer gleichberechtigt an der Privatrechtsord-

1 Vgl. Hardinghaus, Öffentliche Sachwaltung, S. 138.

2 Vgl. in diesem Sinne Bartlsperger, Die Bundesfernstraßen als Verwaltungsleistung, S. 9 f. Siehe in diesem Zusammenhang auch Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 118 ff.; Kodal, Straßenrecht, S. 340 ff.; Steinbauer, Entschädigungsansprüche der Anlieger, S. 4 f.

nung teil und konnte sich für Wegezubehöreinrichtungen und Nebenanlagen Dienstbarkeiten am angrenzenden Grundstück einräumen lassen.

Da ein öffentlicher Weg mancherlei Einschränkungen für das Anrainergrundstück mit sich bringt, ließ das ältere Recht an ihm eine Eigentumsbeschränkung in Form einer öffentlich-rechtlichen Legalservitut zu¹. Durch sie erhielt z. B. das Nutzungsverbot eines längs der Straße freizuhaltenden Streifens seine rechtliche Grundlage². Der Anlieger wurde damit gleichzeitig gegen Einwirkung von seiten der öffentlichen Straßen und Wege rechtslos gestellt³.

c) Wegegerechtigkeiten an öffentlichen Straßen und Wegen

Nur auf Grund der Überkommenen gemischtrechtlichen Theorie von den öffentlichen Sachen gründet die Möglichkeit, privatrechtliche Wegegerechtigkeiten an öffentlichen Straßen zu erwerben. Verblieb das Wegegrundstück im privaten Eigentum des Hoheitsträgers und war dieses nur durch die öffentliche Zweckbestimmung zum Gemeingebrauch beschränkt, so konnten Grunddienstbarkeiten am öffentlichen Weg bestellt werden, soweit sie den Widmungszweck nicht berührten⁴. So war gemäß der §§ 78-81 I 8 ALR den Eigentümern an der Straße liegender Häuser die Befugnis eingeräumt, den Bürgersteig zu nutzen, soweit sie für ihn unterhaltspflichtig waren. Lediglich eine Verengung, Verunreinigung oder sonstige Verunstaltung der Straße sollte vermieden werden. Schon wegen der Funktion der öffentlichen Straßen müssen heute derartige Anliegerbefugnisse ausscheiden.

1 Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 496.

2 Siehe das preuß. Reskript vom 31.5.1843 (bei v. Rönne, Preußisches Wegerecht, S. 287).

3 Otto Mayer, Verwaltungsrecht II, 118 ff.

4 v. Reitzenstein, Wegerecht, S. 35; Schmidt, Grundbegriffe des Wegerechts, S. 85 f.; Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 509.

d) Einschränkungen und Lasten für die an die Straßen angrenzenden Grundstückseigentümer

Weit häufiger als vorgenannte Rechte gestalteten sich die den Eigentümern angrenzender Grundstücke zu Gunsten der öffentlichen Wege auferlegten Einschränkungen und Lasten. Nur die Immissionen mögen hier als wichtigster Fall angeführt werden, die grundsätzlich vom Anlieger zu dulden sind. Auf sein Grundstück wirken besonders, durch den Gemeingebruch an den Straßen hervorgerufen, Gase, Gerüche, Rauch, Ruß, Wärme, Erschütterungen, Wasser, Staub, Lichtreflexe und dergl. ein¹.

Historische Beispiele geben einen Überblick über die Bedeutung, die man der Funktion der öffentlichen Straßen und Wege in der jeweiligen Zeit beimaß. Zunächst fiel hierunter das mehrfach erwähnte mittelalterliche Fütterungsrecht, das dem Reisenden zum Verzehr die Wegnahme von Früchten von den Anliegergrundstücken gestattete².

Die Pflicht der Anlieger zur Entfernung von Büschen, Hecken und Ästen nahe der Straße ist ein Jahrhunderte altes und heute noch bestehendes Problem³.

Ein bestimmtes Maß für den sog. Bauwich von öffentlichen Straßen⁴

1 Siehe die Beispiele bei Meisner, Nachbarrecht in Bayern, S. 230 f., 235, 240. Im Übrigen zum "öffentlichen Immissionsrecht" Sommer, Das Immissionsrecht der öffentlichen Straßen, S. 16 f.

2 Näheres dazu auf S. 237.

3 § 7 der Polizeiordnung des Herzogtums Berg vom 10.10.1554 (Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 497); bayerische Verordnung vom 29.4.1773 (Mayr, VO-Sammlung II, 1370); §§ 3-5 des sächsischen Straßenbaumanbats aus dem Jahre 1781 (bei Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 27); bayerische Ministerialbekanntmachung vom 6.6.1876 (bei Weber, VO-Sammlung II, 557).

4 Für heute siehe Art. 23-26 BayStrWG.

sahen bereits die ältesten wegerechtlichen Vorschriften vor¹.

Vor allem dem Schutz der Straßenbreite und der Sicherheit der Passanten dienten Nutzungsverbote auf den Grundstücken in unmittelbarer Straßennähe².

Nach der bergischen Wegeordnung vom 18. Juni 1805 waren die Anlieger verpflichtet, von der Straße abgeleitetes Wasser sowie aus den Seitengräben ausgeworfene Erde auf ihren Grundstücken aufzunehmen³.

Eine heute nicht mehr bestehende Einschränkung des Eigentums stellt die ehemalige Anliegerpflicht dar, die Entnahme von Kies, Steinen oder Holz zum Straßenbau von ihren Grundstücken zu dulden⁴.

Dem heutigen Notwegerecht gemäß § 917 BGB in etwa vergleichbar war das ehemalige Recht des Straßenbenutzers, bei Unpassierbarkeit der öffentlichen Wege das angrenzende Grundstück schadlos benutzen zu dürfen⁵.

¹ Für die Zeit nach der Lex Baiuvariorum aus dem 8. Jahrhundert (Quitmann, Die älteste Rechtsverfassung der Baiwaren, S. 108); nach dem Schwabenspiegel sollten 7 Fuß neben der Straße anbaufrei bleiben (Schwabenspiegel, L 181); vgl. auch Art. 149 des Freisinger Rechtsbuchs aus dem Jahre 1328; nach der VO vom 16.8.1805 (Doellinger, VO-Sammlung 13, 784 ff.) sollten bauliche Anlagen nur bis zur Fluchtlinie gestattet sein.

² Bayerisches Landrecht von 1616, 25. Tit., Art. 7; nach der Verordnung vom 31.5.1790 sollte ein 15 Schritte breiter Streifen neben der Straße freigehalten werden (Doellinger, Übersicht, S. 295); die VO vom 16.8.1805 gebot den Angrenzern nicht näher als 3 Schuhe nahe der Straße zu pflügen (ders., a. a. O.); siehe auch die VO vom 10.3.1804 (ders., VO-Sammlung 16, 732 f.) sowie die Ministerialbekanntmachung vom 3.3.1870 (Weber, VO-Sammlung 8, 505).

³ Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 493 und 498.

⁴ VO vom 29.4.1773 (Mayr, VO-Sammlung II, 1369); Instruktion vom 31.5.1790 (Mayr, a. a. O. V, 112); Polizeiverordnung für den Regierungsbezirk Köln vom 29.4.1854 und für den Regierungsbezirk Düsseldorf vom 20.11.1895 (bei Ecker, a. a. O., S. 500).

⁵ Siehe VO vom 10.4.1804 (Doellinger, a. a. O. 16, 838); § 10 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1.4.1880 und § 17 des Reichspostgesetzes vom 28.10.1871 (bei Ecker, Rheinisches Wegerecht, S. 499).

Mangelnde Staatsmittel und die Vorstellung von baumbestandenen Staatschaulseen führten im letzten Jahrhundert für eine begrenzte Zeit zur Anliegerpflicht, derartige Baumanpflanzungen unentgeltlich an Staatsstraßen vorzunehmen. Bevorzugt sollten Obst- und Nußbäume aus staatsökonomischen Gründen verwandt werden¹.

Die Anfangs erwähnte Duldungspflicht von Immissionen, die von öffentlichen Straßen ausgehen, kennt keine geschichtlichen Nachweise. Der Kraftfahrzeugbau mag hier das Ubrige dazu beigetragen haben.

Fortschreitende Zivilisation, dichte Besiedlung und zunehmender Verkehr waren die Ursache für eine unüberschaubare Vielzahl von Verboten, die die Straßen und Wege vor Einwirkungen durch die Anlieger schützen sollten. Vor den Häusern abgelagerter Unrat und Mist, Geruchsbelästigungen durch Schwind- oder Sickergruben sowie von den Häusern auf die Straße geleitetes Wasser oder aus dem Fenster geworfene Abfälle gaben immer wieder Anlaß zu polizeilichen Verboten².

Die ständig wachsende volkswirtschaftliche Bedeutung der öffentlichen Straßen, das immens angestiegene Verkehrsvolumen und die hochgeschwindigen Fahrzeuge haben heute zu einem Bündel ständig wandelnder Nachbarrechtsvorschriften veranlaßt, die der Funktion und der Zweckbestimmung der öffentlichen Straßen gerecht werden sollen.

1 VO vom 13.7.1840 (Doellinger, VO-Sammlung 31, 196 f.).

2 Art. 149 Freisinger Rechtsbuch aus dem Jahre 1328; Art. 490 f. des Stadtrechts von München aus dem Jahre 1347 (bei Auer, Das Stadtrecht von München); VO vom 24.12.1878 (Doellinger, a. a. O. 13, 815 f.); §§ 3-5 des sächsischen Straßenbaumandats aus dem Jahre 1781 (Kormann, Grundzüge des sächsischen Wegerechts, S. 27). Siehe auch die nachbarrechtlichen Regelungen in den oberpolizeilichen Vorschriften der Regierungen von Niederbayern (1872), Oberfranken (1877), Mittelfranken (1881) und Unterfranken (1891) bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 803 ff.

10. Das Verhältnis von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Das Straßen- und Wegerecht und das Straßenverkehrsrecht sind heute zwei voneinander getrennte Rechtsgebiete. Die Verselbständigung bayerischer Verkehrsvorschriften, die einst in einer Gesamtmaterie vereint waren, ging schrittweise vor sich. Mit am Beginn standen die Fahrordnung der Residenzstadt München aus dem Jahre 1834¹, die Oberpolizeiliche Vorschrift den Radfahrverkehr betreffend, vom 1. Jan. 1889 sowie die Oberpolizeiliche Vorschrift, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betreffend, vom 7. Mai 1902². Das erste internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen von 1909³ und die Höchstgewichtsverordnung für Kraftfahrzeuge aus dem Jahre 1910⁴ sind Stationen auf dem Weg zur Ländervereinbarung vom 10. Juni 1926⁵ und zur Reichsstrassenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934, die Deutschland ein einheitliches Straßenverkehrsrecht brachten⁶. Die Absonderung vollzog sich dabei mehr und mehr durch Eingang in den Bereich des polizeilichen Ordnungsrechts⁷.

Unter Wegerecht versteht man heute die materiell-rechtliche Ordnung der wichtigsten öffentlichen Sachen, die im Gemeingebrauch stehen. Dagegen umfaßt das Verkehrsrecht die Gesamtheit der öffentlich-rechtlichen Rechtsnormen, die solche Fragen des Verkehrs betreffen, welche erst dadurch aufgeworfen werden, daß der Gemeingebrauch auf Straßen und Wegen von zu vielen Verkehrsteilnehmern zur gleichen

1 Doellinger, VO-Sammlung 13, 798 ff.

2 Beide Vorschriften bei Germershausen-Seydel, Wegerecht in der BRD, S. 795.

3 RGBl. 1909, 437.

4 Nach Voigt, Die Entwicklung des Straßenverkehrs, S. 449.

5 Nach Walter Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 457.

6 Näher hierüber auf S. 240. Allgemein dazu Groebe, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, S. 85.

7 Vgl. Scheuner, Zur Neuordnung des Wegerechts, S. 733; Kling, Zur Abgrenzung des Wegerechts vom Straßenverkehrsrecht, S. 5.

Zeit ausgeübt wird¹. Anders als im Wegerecht geht es also nicht um die individuelle Benutzung, sondern um den abstrakten, gemeinverträglichen Gesamtgemeingebrauch der vielen gleichzeitigen Benutzungen².

Damit sind aber nicht nur Abgrenzungsmerkmale, sondern gleichzeitig auch Berührungspunkte³ beider Rechtsmaterien aufgezeigt. Während im 19. Jahrhundert noch keine Unterscheidung beider Rechtskomplexe getroffen wurde⁴, da der "Verkehr an den Grenzen des Straßenbaulastträgers endete"⁵, verlangt heute die Vielzahl der Verkehrsteilnehmer eine weitgehende Reglementierung des weiträumigen und intensiven Verkehrs und damit eine Festlegung des Benutzungsumfangs. Eine selbständige verkehrsrechtliche Gemeingebrauchsformel in § 25 II ALR stellt den Beginn einer gesonderten normativen Erfassung dieses Verkehrsrechts dar, das gleichzeitig die Grenzen des individuellen Gemeingebrauchs zieht.

Am Begriff des Gemeingebrauchs lassen sich entsprechend auch die Rechtsinhalte beider Materien scheiden. Der objektive oder abstrakt-individuelle Gemeingebrauch stellt den straßenrechtlichen, durch die Widmung abgegrenzten Gemeingebrauch dar. Der subjektive oder kollektive Gemeingebrauch bedeutet dagegen die tatsächlich zur Verfügung stehende Gebrauchsmöglichkeit⁶. Jenen bestimmt das Wegerecht, diesen das Straßenverkehrsrecht.

1 Salzwedel, Wege- und Verkehrsrecht, S. 476.

2 Vgl. Albert, Die Gemeinverträglichkeit im Wegerecht, S. 106. Siehe dazu die heutige Gemeinverträglichkeitsklausel in § 11 StVO.

3 Oder "Einbruchstellen" (so Klug, Zur Abgrenzung des Wegerechts vom Straßenverkehrsrecht, S. 114).

4 Siehe ausführlich bei Evers, Wegerecht contra Verkehrsrecht, S. 1034.

5 Sommer, Das Immissionsrecht der öffentlichen Straßen, S. 52.

6 Vgl. Sommer, a. a. O., Ganschezian-Finck, Straßeneigentum und Gemeingebrauch, S. 286.

ANHANG

CHRONOLOGISCHE QUELLENÜBERSICHT

(Zu den verschiedenen Ausgaben einzelner Gesetze siehe das Quellenverzeichnis)

- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz vom 1. Sept. 1958.
- Bundesfernstraßengesetz vom 6. Aug. 1963.
- Artikel 90 Grundgesetz.
- Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951.
- Gesetz Nr. 115 über die Straßenbaulast in Bayern vom 12. Apr. 1948.
- Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 und DVO vom 29. Mai 1941.
- Reichspolizeikostengesetz vom 29. Apr. 1940 und DVO vom 18. Sept. 1940.
- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 und DVO vom 5. Juli 1939.
- Straßenverkehrsordnung vom 13. Nov. 1937.
- Reichsverordnung über die Straßenverzeichnisse vom 27. Sept. 1935.
- Verordnung zur Regelung der Straßenbaulast vom 12. Febr. 1935.
- Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 und DVO vom 7. Dez. 1934.
- Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens "Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933.
- Bayerische Gemeindeordnung vom 17. Okt. 1927.
- 1922 Gesetz über die Bahnhofszufahrtsstraßen.
- 1911/23 Entwurf eines Wegegesetzes.
- 1905/06 Wegegesetzentwurf.
- Gesetzblatt für das Königreich Bayern von 1818-1872.
- Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern von 1874-1917.
- Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Bayern von 1818-1976.

- Weber, Karl (1773-1915) - Neue Gesetz- und Verordnungssammlung für das Königreich Bayern mit Einschluß der Reichsgesetzgebung, 42 Bde., München 1880-1919 (hier u. a.: Distriktratsgesetz vom 28. Mai 1852 und Bayerische Gemeindeordnung vom 29. Apr. 1869).
- Keller, L. W. (1808-1882) - Universal- Gesetz- Repertorium für das Königreich Bayern enth.: die sämtlichen noch geltenden Gesetze und Verordnungen 1808-1877, 2 Bde., München 1878.
 - Repertorium über die noch geltenden Gesetze, Verordnungen und instruktiven Bestimmungen für das Königreich Bayern der Jg. 1878-1882, München 1883 (Fortsetzung des Keller'schen Repertoriums).
 - + Gumpfer, M., Alphabetische Zusammenstellung sämtlicher Administrativ- und Policey-Verordnungen.... des Königreiches Bayern, 1. und 2. Bd., München 1843 (1690-1801).
- Doellinger, Georg (1690-1852) - Repertorium über die Kreittmayr'sche und Mayr'sche Generaliensammlung, München 1834 (1690-1801).
 - Sammlung der im Gebiete der inneren Staatsverwaltung des Königreichs Bayern bestehenden Verordnungen, 20 Bde., München 1835-1839, fortgesetzt v. Frhr. von Strauß, 21. - 33. Bd., München 1853-1855 (1738-1852).
 - Übersicht sämtlicher im Königreiche Bayern über das Land-, Straßen- und Wasserbauwesen erschienenen Verordnungen, Nördlingen 1845.
 - Chronologisches Register über die in der Verordnungssammlung aufgenommenen Gesetze, Verordnungen und Entschlüsse, 1. - 3. Teil, München 1839.
 - Register über die in den Regierungs- und Gesetzblättern 1799-1855 und in den vormals bestandenen Kreis-Regierungsblättern enthaltenen Verordnungen, fortgesetzt von Indebaur, 12. Bde., München 1828-1860.

- + v. Weber, Georg Michael, Darstellung der sämtlichen Provincial- und Statutarrechte des Königreichs Bayern, 8 Bde., Augsburg 1844.
- Mayr, G. Karl (1771-1801) - Sammlung der churpfalzbaierischen allgemeinen und besonderen Landesverordnungen, 6 Bde., München 1784-1799.
- + Wagner, F. B. M., Churpfalzbayerisch gelehrt-decisives-universal-Gesetzlexikon, IV. und V. Teil, München 1801 (mit ausführlichen Quellenhinweisen).
- v. Kreittmayr, W. A. X. (1690-1771) - Codex Maximilianeus Bavaricus Civilis, München 1756.
- Anmerkungen über den Codicem Maximilianum Bavaricum Civilem, 5 Teile, München 1758-1768, neue unveränderte Auflage, München 1844.
- Sammlung der newest und merkwürdigsten churbaierischen Generalien und Landesverordnungen, München 1771 (Erste gedruckte Sammlung landesherrlicher Verordnungen, sog. Generalmandate).
- Landrecht von 1616 (für Ober- und Niederbayern, München 1616.
- + v. Schmid, Caspar, Kommentar zum Landrecht von 1616, 1. und 2. Teil, Augsburg und Würzburg 1747.
- Repertorium, Generalregister über alle Churfürstlich Bayerische Landrecht-, Policey-, Gerichts-, Malefiz- und andere Ordnungen und Prozeß, 2. Ausg., Bayerisches Landrecht 1616, (ohne Orts- und Zeitangabe).
- Landts- und Policey Ordnung der Fürstenthumben Obern und Nidern Bayrn von 1616.
- Landfreiheit von 1616.
- Landrecht von 1657 (für die Oberpfalz), München 1657.
- Landrecht von 1606 (für die Oberpfalz).
- Landesordnung der Oberpfalz von 1598/99.
- Oberpfälzische Landesordnung von 1523/26.

- Kreisabschied zu Landshut von 1577.
- Landfreiheit von 1568.
- Landesordnung von 1553.
- Landrechtsreformation von 1518.
- Landesordnung Herzog Ludwigs von Landshut von 1474.
- Landrecht Ludwigs des Bayern von 1346 (siehe Ausgabe von Riedner im Quellenverzeichnis).
- Bayerischer Landfrieden von 1340.
- Freisinger Staatsrechtsbuch von 1328.
- Schwabenspiegel (um 1275).
- Landfrieden von 1244 und 1256.
- Sachsenspiegel (um 1231).
- Lex Baiuvariorum (8. Jh.).
- Monumenta Germaniae Historica (6. - 15. Jh.).

Siehe als Ergänzung zum Landrecht die Einzelrechte, die eine Sonderbildung des Landrechts waren:

- Auer, Franz, Das Stadtrecht von München nach bisher ungedruckten Handschriften..., München 1840.
- Dirr, Pius, Denkmäler des Münchener Stadtrechts, 1158-1803, 2 Bde., München 1934 und 1936.
- Gengler, Heinrich Gottfried, Deutsche Stadtrechte des Mittelalters, Erlangen 1852.
- ders., Deutsche Stadtrechtsaltertümer, Erlangen 1882.
- Grimm, Jacob, Deutsche Rechtsaltertümer, 2 Bde., Leipzig 1922.
- ders., Weistümer, 7 Bde., Göttingen 1840-1878.
- v. Lori, Johann, Georg, Sammlung des bayerischen Kreisrechts von 1531-1757, München 1764.

Lebenslauf

Am 20. April 1946 wurde ich als zweites Kind des Industriekaufmanns Otfried Engel und seiner Ehefrau Gudrun geb. Hammerschmidt geboren.

Nach dem Besuch der Volksschule trat ich 1956 in das naturwissenschaftliche Gymnasium "Ernestinum" in Coburg ein, an dem ich 1965 die Reifeprüfung ablegte. Danach schloß sich eine dreijährige Offiziersausbildung bei der Bundeswehr an.

Mit Beginn des Wintersemesters 1968/69 nahm ich an der Ludwig-Maximilians-Universität in München das Studium der Rechtswissenschaft auf. Nach dem 9. Fachsemester unterzog ich mich der 1. Juristischen Staatsprüfung.

Im Anschluß an einen zweijährigen Referendardienst im Oberlandesgerichtsbezirk München legte ich im Herbst 1975 die 2. Juristische Staatsprüfung ab.

